


HARVARD COLLEGE LIBRARY
VE RI TAS
HOHENZOLLERN COLLECTION
IN COMMEMORATION OF THE VISIT OF
HIS ROYAL HIGHNESS
PRINCE HENRY OF PRUSSIA
MARCH SIXTH, 1902
ON BEHALF OF HIS MAJESTY
THE GERMAN EMPEROR
PRESENTED BY ARCHIBALD CARY COOLIDGE PH.D.
ASSISTANT PROFESSOR OF HISTORY

ZUM
DEUTSCHEN STRASSENWESEN
VON DER ÄLTESTEN ZEIT
BIS ZUR MITTE DES XVII. JAHRHUNDERTS.

EINE GERMANISTISCH-ANTIQUARISCHE STUDIE

VON

ERNST GASNER.

LEIPZIG
VERLAG VON S. HIRZEL
1889.

MEINEM

OHEIM UND VÄTERLICHEN FREUNDE

ERNST SCHRADER,

DIRECTOR DES DEUTSCHEN LLOYD ZU BERLIN,

IN KINDLICHER VEREHRUNG UND DANKBARKEIT

GEWIDMET.

Es wird hier zum ersten Mal versucht, durch eine grössere Fülle Material das deutsche Strassenwesen in seiner Entwickelung zu beleuchten. Anfangs sollte diese Untersuchung lediglich den Bau der Strassen behandeln; indessen nötigten die Kargheit der hierauf bezüglichen Notizen und die Eigenart der angezogenen Quellen — meist rechtlicher Natur — mir eine Reihe anderer Fragen auf, für die mir mein Studiengang nicht immer die wünschenswerten Vorkenntnisse bot, einen Mangel, den ich auch in der Folge nicht ganz zu verdecken mochte. Trotzdem hoffe ich nicht umsonst gearbeitet zu haben, und sei es nur, um einem besser Gerüsteten und Glücklicheren die Wege zu ebnen; denn was ich an Vorarbeiten fand, habe ich in den Noten getreu angeführt, was ich selbst hinzubrachte, ist leicht zu ersehen, und man wird diesem Gerechtigkeit widerfahren lassen. Freilich wird der Neubearbeiter sich zu einigen Erweiterungen verstehen müssen, er wird den Lauf der bedeutendsten alten Strassenzüge, der römischen wie mittelalterlichen, nicht länger vernachlässigen dürfen, auch über die Träger der römischen Bauthätigkeit hat er genügendere Nachrichten zu geben und muss durch eifriges Nachsammeln mittelalterlicher Notizen meiner Darstellung das Sprunghafte nehmen, um zugleich den einzelnen Fürsten, Städten und Landschaften dann gerechter werden zu können. Dabei wird es nicht an Berichtigungen meiner Auffassung mangeln. Ob der Bau der Brücken auch dann noch länger ausgeschlossen werden darf, mag ein Anderer beurteilen, aber ohne örtliche Untersuchungen und ohne einige technischen Kenntnisse geht es nicht an. — Doch es sei

genug, es ist weder Pflicht, noch Gewohnheit der Autoren auf die Achillesferse ihrer Werke aufmerksam zu machen.

Schliessen aber kann ich nicht, ohne der beständigen, freundlichen Unterstützung und Ermunterung des Herrn Professor Dr. Moriz Heyne in Göttingen zu gedenken, ohne den auch das Wenige, was ich zu bieten wage, nicht einmal möglich geworden wäre.

D. V.

Inhalt:

1. DIE VORHISTORISCHE ZEIT.

Lange bevor ein Römer in geschriebener Aufzeichnung unseres Vaterlandes gedenkt, hatten schon griechische, etrurische und massiliotische Händler dasselbe betreten und ihren Waaren, wie die zahlreichen Funde beweisen, in allen Landesteilen von der Weichsel bis zum Rheine ein weites Absatzgebiet errungen. Gleichviel ob die fremden Kaufleute, was allerdings wahrscheinlicher ist, selbst sich tief nach Germanien hinein wagten, oder ob nur einheimische Hausierer diesen Tauschverkehr vermittelten, eins erhellt aus diesen Funden zur sicheren Gewissheit, dass in dem waldreichen Lande, von dem noch das Mittelalter sagen konnte: an mancher Stelle laufe das Eichhörnchen sieben Meilen über die Bäume, schon damals gangbare, feststehende Wege bestanden; und man wird schwerlich das richtige Bild damaliger Zustände haben, wollte man auf einen Reisenden schliessen, der bei jedem Schritte erst den Weg mit dem Beil zu bahnen genötigt wäre. Wie aber sonst die Wege und Stege beschaffen sein mochten, ist nicht mehr zu erforschen, und was darüber gesagt und gewagt, ist leider nur Phantasie.

An der Hand der Funde und unterstützt von hie und da vorkommenden Bemerkungen antiker Schriftsteller, hat man auch ein vorhistorisches Wegekartennetz entworfen; dieses in allen Einzelheiten wiederzugeben, kann hier nicht der Ort sein. Es sind im Wesentlichen drei grosse Handelsstrassen, die von der Ostsee nach Süden gingen, eine über die Elbe nach Gallien, eine im Weichselthale aufwärts über die Donau aus adriatische Meer, und eine dritte — meist von Griechen begangen — lief dem Dnieper entlang.[1])

1) vergl. Hermann Genthe: über den etruskischen Tauschhandel nach dem Norden. Frankfurt a. M. 1874 ^{2}. C. F. Wiberg: der Einfluss der klassischen Völker auf den Norden durch den Handelsverkehr, aus dem Schwedischen

Es sind diese Strassen wohl nicht nur Handelswege gewesen, es sind wahrscheinlich uralte Völkerwege, welche die deutschen Stämme bei ihrer Einwanderung vorfanden, und welche die Kelten auch wohl nur übernahmen und offen hielten. Man hat sich dabei oft gefragt, ob die ältesten Wege und Ansiedlungen in den Flussthälern wegen des weniger dichten Waldes oder auf den Höhen und Abhängen der Trockenheit halber zu suchen seien. Wir entscheiden uns mit Arnold[2]) dahin, in dieser Sache keine allgemein gültige Antwort zu haben; je nach den örtlichen Umständen wird der Weg, die Ansiedlung angelegt sein.

Nicht unterlassen soll es werden, auf die Spuren „keltischer Wege“ hinzuweisen, welche man in der lange Zeit keltischen Schweiz, im Jura und sonst gefunden haben will.[3]) Zwischen Basel und Biel ist eine Strasse in den Felsen 32 Cm. tief eingehauen und besitzt eine Breite von 1,20 Meter. In den Fels sind, um den Pferden einigen Halt zu geben, in Zwischenräumen von 5—6 Zoll Rinnen eingehauen. Doch ist der Beweis für das Keltentum damit noch nicht erbracht, auch die römischen Gebirgsstrassen zeigen eine geringe Breite.

Lange müssen diese Wege vorhalten; ungeändert — wenigstens ihrer Richtung nach — waren sie noch, als bereits die Römer am Rheine standen[4]), und selbst noch zur Zeit der Karolinger waren im Osten die Wege die alten.[5]) So grossartige Spuren des Han-

von J. Mestorf. Hamburg 1867. J. N. v. Sadowski: die Handelsstrassen der Griechen und Römer u. s. w., aus dem Polnischen von Albin Kohn. Jena 1877. Wilhelm Wackernagel: kleinere Schriften. I. 35 ff. Schrader: linguistisch-historische Forschungen zur Handelsgeschichte und Warenkunde. Jena 1886 I. 12 f. 79 f. Westdeutsche Z. VI. Korrespondenzblatt 18. Z. d. histor. Vereins f. d. Regierungsbezirk Marienwerder. Heft 1.

2) Arnold: Ansiedlungen und Wanderungen deutscher Stämme. Marburg 1875. S. 248.

3) Anzeiger für schweizerische Geschichte und Alterthumskunde. Bd. II. 1863. S. 13. 1866. S. 68. F. J. Bär: Chronik über Strassenbau und Strassenverkehr in dem Grossherzogthum Baden. Berlin 1878. S. 7 ff.

4) vergleiche die römischen Funde der späteren Zeit bei Wackernagel a. a. o. J. J. A. Worsaae: Dänemarks Vorzeit durch Alterthümer und Grabhügel. Uebersetzt von N. Bertelsen. Kopenhagen 1844. Dr. Gust. Klemm: Handbuch der germanischen Alterthumskunde. Dresden 1836.

5) Verhandlungen der gelehrten esthnischen Gesellschaft zu Dorpat. I. Heft 2. S. 77. vgl. Schneider: die alten Heer- u. Handelswege der Germanen, Römer u. Franken. Heft VI.

dels[6]) wir auch im Germanien der vor- nnd frühgeschichtlichen Zeit zu erkennen glanben, von einem speciell deutschen Wegebau ist noch nichts zu sehen, geschweige denn von Phasen, von Entwickelnng.

2. DIE RÖMER.

Den ersten planmässigen und technisch geregelten Wegebau anf deutschem Boden führen die Römer aus.

Die Litteratnr über diesen Gegenstand ist sehr gross; indessen fehlt noch eine znsammenfassende Arbeit über den römischen Strassenbau auf dentschem und gallisch-deutschem Boden. Wir haben uns hier auf die örtlichen Wegeuntersuchnngen zu stützen, und es soll gleich am Anfange nicht verhehlt werden, dass uns bei den anseinandergehenden Angaben der einzelnen Forscher oft genug Zweifel gekommen sind. Indessen wir haben kein Recht, ohne eine nene örtliche Studie das Resnltat des Untersuchers abzuweisen oder zn ändern. Vielfache mittelalterliche Umgestaltungen, Ausrntschungen der Dammstrassen u. s. w. haben, wie die neneren Forscher oft angeben, diese abweichenden Angaben bei den älteren veranlasst. Leider sind diese örtlichen Untersuchungen in erster Linie immer auf den Lauf der Strassen gerichtet gewesen; über die Constrnction derselben verbreiten sich nnr Wenige in befriedigender Weise, und doch liesse sich vielleicht ans vielen nnd zahlreichen Querprofilen über die Zeit des Baues der Strassen Genaueres feststellen. Bei dem jetzigen Stande ist eine Darlegung des römischen Strassenbaues nach der Zeit bei uns nicht tunlich, es würde im wesentlichen eine Geschichte der römischen Eroberung nnd Politik sein, verbrämt mit einigen dürftigen Nachrichten aus römischen Schriftstellern und den geringen Ergebnissen, die man von gefundenen römischen Millien- und Leugensteinen gewann.

Im südlichen Teile Dentschlands soll während der Römer-

6) Es wird an die bei Halberstadt gefundenen mit Erdöl und Erdpech getränkten Töpferwaaren erinnert, was auf asiatischen Ursprung hinweisen soll. Vergl. J. Falke: die Geschichte des deutschen Handels. Leipzig 1859 bis 1860. I. 21.

herrschaft am meisten unter Augustus für den Strassenbau geschehen sein. In Gallien geschah dies unter Leitung seines grossen Feldherrn und Chefs seines Generalstabes Marcus Vipsanius Agrippa. Nach ihm bauten das Wegenetz noch aus und verbesserten es Vespasian, Trajan, Sept. Severus, Caracalla, Sev. Alexander, Aurelius Probus. Die Herstellung der meisten Querverbindungen wird in die Zeit Vespasians bis in die Mitte des zweiten Jahrhunderts verlegt.[1])

Die Einteilung der römischen Wege ist von verschiedenen Gesichtspunkten aus unternommen worden. Schöpflin[2]) scheidet sie in: viae publicae vel militares, in viae privatae und vicinales. Die viae militares waren, so macht er weiter aufmerksam, je nach der Zeit ihrer Entstehung auch mit dem Beinamen consulares, praetorianae und regales belegt. Mit dem Gesetze fordert er für den für Menschen bestimmten „iter“ 2 Fuss Breite, für den Menschen und Vieh dienenden „actus“ 4 Fuss Breite und eine von 8 Fuss für die „via“, welche für Menschen-, Vieh- und Wagenverkehr hergerichtet war. Nach örtlichen Untersuchungen will der Oberst Morlet[3]) die römischen Wege bei uns einteilen in: 1. les grandes voies militaires, 2. les voies militaires secondaires, sie sollen wichtige strategische Punkte mit einander verbinden; 3. les voies commerciales, welche eine Verbindung des Rheines mit Gallien herstellen und meistens dem Flusslauf folgen, 4. les voies vicinales, welche sich von Ansiedlung zu Ansiedlung zogen. Paulus[4]) unterscheidet 1. grosse Consularstrassen, 2. Militärstrassen zweiten Ranges, 3. Botenwege, 4. Commercialstrassen. Doch es lässt sich nicht viel damit anfangen. Die Vicinal- und Privatwege und Botenwege werden in ihrer Bauart einen grossen Abstich von dem staatlichen Kriegswege gezeigt haben, und da sie keine sicheren baulichen Ueberreste hinterliessen, fallen sie für uns fort. Auch ist die ganze Scheidung zu unsicher und un-

1) Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleisses in Preussen. 1833. S. 72 f. Bär a. a. o. S. 10. Jahrbücher des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande (= Bonner Jahrbücher) Heft 78 S. 9 u. Heft 76 S. 11 f. Wanner: Geschichte des Klettgaues. Hamburg 1852. S. 23.

2) Schöpflin: Alsatia illustrata. Kolmar 1751. Bd. I. S. 250, vergleiche Bonner Jahrb. Heft 76. S. 13.

3) Bulletin d'Alsace. IV. 53.

4) Paulus: die Römerstrassen mit besonderer Rücksicht auf das römische Zehntland etc. Stuttgart 1857. S. 12.

fruchtbar. Die neueren Forscher haben daher auch einfacher geschieden, wie Schmidt[5]) in Consular- oder Militärstrassen nnd in Vicinalwege. Schneider[6]) hat wieder 3 Classen, nämlich Haupt-, Neben- und Verbindnngsstrassen. Es wird mit diesen Scheidnngen die mehr oder mindere militärische Wichtigkeit, vielleicht auch die Festigkeit nnd Breite des Baues bekundet. Eine unzweifelhaft sichere nnd frnchtbringende Eintheilung bei der Darstellung des römischen Wegebaues lässt sich aber auch hieranf nicht gründen.

In Dentschland, wo die Römer in erster Linie als Eroberer auftraten, zeigen demgemäss auch ihre Strassenanlagen sich als vorwiegend strategische Banten. Der militärischen Sicherheit wegen nnd dadurch zugleich gegen Ueberflutungen gesichert, suchen ihre Strassen möglichst die Höhe, die Wasserscheide inne zu halten, und nur bei ganz gesicherter militärischer Lage gehen sie auf kurze Zeit die dominirende Höhe hinnnter, wie es Näher[7]) einmal im Zehntlande nachweist. Nie wagen die Römer aber ein solches Vorgehen in einem für sie nnsicheren Lande, wie Westfalen, eher schon auf der rechten Rheinseite; nnd, abgesehen vom Zehntlande, hat Schneider es anch auf der linken bei den Strassen, die von der Wied ab stromaufwärts den Fluss überschreiten, wahrgenommen.[8]) Zuweilen weichen jedoch die Militärstrassen, nm sich allzu grosse Umwege zu ersparen, den Höhenzügen ans, namentlich in Fällen, wo eine ebene, weite Niederung sich an diese anlehnt. Hier werden dann die Hügel als natürliche Wall- und Ueberwachnngslinien benutzt, und die Heerstrasse geht in einiger Entfernung vorbei.[9]) Das Bestreben, die Strassen anf die Höhen zu legen, beobachtet man auch in Italien, z. B. an der via Appia, die bedentend höher liegt, als die hentige Landstrasse.[10])

Ein weiteres Kennzeichen für römische Wege, so wird an-

5) Bonner Jahrb. Heft 31. S. 3.

6) J. Schneider: Neue Beiträge zur alten Geschichte und Geographie der Rheinlande (= N. B.). Folge V. S. 6. Vergl. Oberbayrisches Archiv für vaterländische Geschichte. Bd. XVIII. S. 8; Berliner philologische Wochenschrift. VIII. 114 f.

7) Bonner Jahrb. LXXI. S. 6.

8) Schneider: N. B. XIII. 19.

9) Paulus: a. a. o. S. 9.

10) Schneider: N. B. XIII. 19.

geführt, sind die geraden Linien, die scharfen Winkel; es suchen die Strassen die Verbindung zwischen zwei Orten eben auf dem kürzesten Wege.[11])

Den Höhen und Wasserscheiden folgt die Strasse in allen ihren Unebenheiten[12]), ein Ausgleich im Auf- und Abtrag durch Anschmiegen an die Bergwände wird nicht versucht, auch kein gleichmässiges Gefälle, wie bei den heutigen Strassen, angestrebt. Wo es nötig wird, die Höhe zu verlassen, geschieht der Abstieg nicht in den Seitenthälern, sondern auf den zwischen letzteren befindlichen Bergabhängen.[13]) Ein langes Verweilen im Thale ist nicht erwünscht, und so erfolgt gleich wieder ein Aufstieg, selbst wenn er nur mit einem Gefälle von 15—20% zur Thalsohle zu erreichen ist.[14]) Die Erklimmung geschah in gebrochenen oder schlangenförmigen Linien.[15]) Die Anstiege waren auf der linken Rheinseite, vornehmlich ist an Westfalen gedacht, mit Holzwerk belegt, sonst auch mit 0,3—0,5 Meter grossen Steinen, deren Zwischenräume wieder von kleineren ausgefüllt waren.[16])

Schneider[17]) macht eindringlich auf die Tatsache aufmerksam, dass die Römerstrassen nur senkrecht auf die Grenzwehren laufen, nnd wenn sie ursprünglich nicht solche Richtung hatten, einige 100 Schritte davor einen Bogen machen, um den rechten Winkel inne zu halten. Die Grenzwehren werden nicht von der Strasse durchbrochen, sondern gehen unverletzt weiter; nur an zwei Stellen fand er das Gegenteil. Anch hat er noch keine Strasse entdeckt auf dem linken Rheinufer, die nicht auf dem rechten ihre Fortsetzung fand.[18]) Weiter ist zu bemerken,

11) Oberbayrisches Archiv für vaterländ. Geschichte. Bd. XXXV. 240 ff.

12) Dem widerspricht Paulus a. a. o. S. 19, der auf kurze Strecken Hohlwege und Durchstiche kennt.

13) Bonner Jahrb. XXXI. S. 6.

14) Bonner Jahrb. LXXI. S. 6. Schmidt: Bonner Jahrb. XXXI. 10 giebt das Gefälle auf 12—14 Zoll auf die rheinische Ruthe an = 8,33% bis 9,722%. Nach der preussischen Instruction von 1871 gelten als Maximalsteigungen im Gebirge nur 5,0% (nach Osthoff: der Wege- und Strassenbau. Leipzig 1882. S. 31).

15) Bonnor Jahrb. XXXI. 10. Schneider: N. B. VIII. 4.

16) Schneider: N. B. VIII. 4 und XIII. 10. Dem widerspricht Näher, Bonner Jahrb. LXXI. 10, der darin mittelalterliche Arbeit sieht.

17) Schneider: N. B. XIII. 19.

18) Schneider: N. B. XIII. 20. Die linksrheinischen Strassen sollen auch „senkrocht" auf den Fluss stossen. Bonner Jahrb. LXVI. S. 81 f.

dass alle römischen linksrheinischen Wege, sobald sie in die Nähe des Stromes kommen, sich in mehrere Arme gliedern, offenbar um den Heeren an verschiedenen Stellen den Uebergang zu ermöglichen; aber am jenseitigen Ufer vereinigen sich die geteilten Strassen bald wieder nach kurzem Lauf. Nur bei Köln und Deutz laufen die Strassen beider Ufer aus leicht erklärlichen Gründen in einen Punkt zusammen.[19] Aehnliche feste Regeln fand Huber[20]) bei den Römerstrassen zwischen Lech und Inn beachtet. Bei den Uebergängen über grössere Flüsse, sei es durch stehende oder fliegende Brücken, laufen darauf auf beiden Ufern in der Regel drei bedeutendere Strassenzüge zusammen. Die Winkel, unter denen die Seitenstrassen die mittlere, meist Hauptstrasse, schneiden, ist verschieden, auf dem rechten Ufer fast durchgängig im rechten Winkel, „weil sie Limesstrassen sind". In der späteren Römerzeit, so fährt Huber fort, wurden beinahe regelmässig auch auf den linken Flussufern Parallelen zu den rechtsufrigen Limesstrassen erbaut, welche vorzugsweise commerciellen Zwecken dienten, wie die Limesstrassen strategischen. Lief die Consularstrasse an der Reichsgrenze, z. B. der Donau hin, oder waren solche Uebergänge in Gebirgsgegenden, so gilt der Canon natürlich nicht; im ersteren Falle aber ward die Consularstrasse etwas tiefer im Lande angelegt, und am Ufer begleitete sie ein „Rennweg", als unentbehrliche Limesstrasse. Ebenso beobachtet Paulus[21]) im Zehntlande, dass bei Wohnplätzen an Flüssen sich die Strassen auf beiden Ufern fächerförmig auf einen Uebergang hin sammeln. Ferner macht derselbe Untersucher auf das Weitergehen der Strassen über den Limes aufmerksam; ein Bündel Wege läuft vor ihm zusammen, um dann freilich nur in einer Strasse hinter ihm (von römischer Seite aus gerechnet) seine Fortsetzung zu finden.

Die durch die Terrainverhältnisse bedingten Umwege, so vermuthet Paulus[22]), sind häufig durch schnurgerade geführte Wege, „Botenwege", abgekürzt, deren Ueberbleibsel er noch in den

19) Schneider: N. B. V. 11 u. VIII. S. 12 f.; vergleiche Bonner Jahrb. LXVI. S. 7.

20) Alois Huber: Geschichte der Einführung u. Verbreitung d. Christenthums in Südostdeutschland. Salzburg 1874. III. 54.

21) Paulus: a. a. o. 13 f.

22) ebd. S. 9.

gegenwärtigen Renn- und Rittwegen sieht. Auch Schneider[23]) hält z. B. den Rennweg auf dem Thüringerwalde für eine Römerstrasse.

Es ist oft darauf hingewiesen, und auch wir schliessen uns der allgemeinen Ansicht an, dass die berechnenden Römer ihr Wegnetz, so weit es mit ihren Zwecken vereinbar war, auf das alte schon bestehende gründeten. Die Schnelligkeit ihrer Operationen, namentlich die des Cäsar, hin und wieder auch einige Bemerkungen der Schriftsteller, schliessen hinreichende Gründe in sich, am Rhein und namentlich in den gallischen Landesteilen genügende Wegeanlagen vorauszusetzen.

Seit dem Tribunen Cajus Grachus 124 v. Chr. lag der Bau der Staatsstrassen gesetzlich den Angrenzern derselben ob. Diese Bestimmung ging auch auf die Provinzen über, und ein bei Cannstadt gefundener Votivstein bestätigt es.[24]) Sonst wurden in Friedenszeiten auch die Legionen, um sie zu beschäftigen, dazu verwandt, namentlich Hadrian soll es gethan haben.[25]) Durch die Lex agraria 643 wurden nach Mommsen auch Bürger mit Staatsäckern bedacht, wofür ihnen die Unterhaltung der Strassen oblag.[26]) Es ist in der Kaiserzeit, nachdem die cura viarum auf alle Staatsbürger ausgedehnt war, keiner ohne Unterschied des Standes von der Strassenpflicht befreit.[27]) Der Bau des Weges wurde wahrscheinlich vom römischen Strassenmeister, der vom Princeps selber ernannt wurde, geleitet, denn ein solcher curator reficiendarum viarum liess den Votivstein bei Cannstadt setzen. Die technische Seite des Baues sollen Ingenieure geleitet haben, die direct unter der Provinzialregierung standen. Die Kosten für diese und die besseren Arbeiter, wie Maurer, Steinmetzen und Zimmerleute, soll der Staatsseckel getragen haben.[28])

23) Schneider: die alten Heer- und Handelswege der Germanen, Römer und Franken. Heft III. S. 6f.; vergl. auch Huber: a. a. o. III. 12. — Ueber die Römerstrassen im Allgemeinen vergl. Berlin. phil. Wochenschrift. VIII. 114f. Westdeutsche Z. V. Korr. 103.

24) Bär: a. a. o. S. 12 an. 1 u. 2 und S. 10.

25) Bär: a. a. o. S. 12 an. 2 Bonner Jahrb. XXXI. 4 f. Marquardt: römische Staatsverwaltung. II. 92.

26) Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule zu Berlin. 1882. Wissenschaftliche Beilage S. 5.

27) ebd. S. 6.

28) Bär: a. a. o. S. 12 an. 2. Bonner Jahrb. XXXI. S. 4f. u. LXXI. S. 12f. Z. f. Geschichte d. Oberrheins. XIV. S. 257ff. u. XX. S. 5. Marquardt:

Das Material kostete natürlich nichts, ebensowenig wie das Land[29]), über das man die Wege führte. Ersteres ist natürlich sehr verschieden. Paulus[30]) giebt eine gnte Uebersicht über die im Zehntlande verwendeten und von ihm gefundenen Steinsorten. Das Material ist nach ihm freilich immer nnr aus der Nähe genommen, aber das beste von den vorkommenden mit gntem Verständnisse ausgesucht. Anch am Mittelrhein fand Schmidt[31]) das Steinwerk, das sich in der Nähe fand, meistens verwendet. Andere[32]) versichern wieder, dass die Römer die Transportkosten für gutes Steinzeug nicht gescheut haben — freilich auf der linken Rheinseite — nnd selbst für gutes, das in der Nähe zn finden war, weiter liegendes besseres holten.

Die Breite der römischen Strassenzüge ist viel besprochen. Während man früher ins Ungemessene ging, lassen die sich anf Messungen stützenden neueren deutschen Forscher[33]) ein Schwanken etwa zwischen 3,5—5,6 Meter zu, abgesehen von den Alpenstrassen, die eine viel geringere Breite von 1,35—2,35 Meter zeigen.[34]) Mit dieser Messnng stimmen auch die für die via militaris mindestens geforderten 12 Fnss überein. Die Breite des iter, quod populo sicnt per viam publicam debetur, soll 10 bis 120 Fuss sein, in den Augusteischen Colonien betrng sie für die Hanptstrasse 40 Fnss, für die Querstrasse 20 Fnss, für die fünfte Parallelstrasse 12 Fnss. Letzteres vermag für die Commercialstrassen natürlich keinen Anhalt zn geben.[35]) Eine weitere Dis-

römische Staatsverwaltung. 2. Aufl. II. 90 nimmt einen besonderen bestreitenden Provinzialfonds an; vgl. Mommsen röm. Staatsrecht. 2. Aufl. II. 447f.

29) Mommsen: römisches Staatsrecht. II. 423⁴.

30) Paulus: a. a. O. S. 19.

31) Bonner Jahrb. XXXI. S. 7.

32) Bonner Jahrb. XVII. S. 59 an. 8. u. LXXXII. S. 40; vergl. Mittheil. d. histor.-antiquar. Vereins der Städte Saarbrücken und St. Johann. 1. Abtheilung, S. 124 an. Schmidt, Bonner Jahrb. XXXI. 7 fand namentlich die oberen Schichten, wenn die Steine in der Nähe zu weich waren, durch Material aus der Ferne ersetzt.

33) Schneider: N. B. XIII. 11. Bonner Jahrb. XXXI. 10: LXXI. 8f.; LXXVI. 13f.

34) Bonner Jahrb. LXXI. 8f. Die meist empfohlene Breite der heutigen Strassen ist je nach dem Verkehr auf 3,5—5,8 Meter angegeben. Vgl. Osthoff: Wege- u. Strassenbau. S. 36.

35) Berger: Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule zu Berlin. 1882. S. 5.

cussion über die verschiedenen Messungen kann ohne örtliche Untersuchung zu nichts führen. Vielfach mögen die auseinandergehenden Resultate auf übersehene Aenderungen am Strassendamme beruhen, wie sie durch Sackung, Auseinanderfahren leicht hervorgerufen werden.

Die Entfernungen an den Staatsstrassen sollen von Millie zu Millie durch Meilensteine angegeben sein, worauf ausser der Entfernungsziffer oft noch der Name des Kaisers oder desjenigen zu lesen stand, welcher die Strasse baute oder wiederherstellte. Berger widerspricht solcher regelmässigen Bezeichnung durch Milliensteine.[36] Zu beachten ist, dass in Gallien und am Rhein, ausgeschlossen ist nur die Narbonensis, in der Mitte des zweiten Jahrhunderts, wahrscheinlich unter dem Gallien freundlich gesinnten Severus, das einheimische gallische Mass der Leuga = 1½ Millien eingeführt wurde.[37] Auch mögen hie und da an Querwegen Prellsteine gestanden haben, wie man in einem 4 Fuss langen und 10 Zoll starken Basaltstein, bei Coblenz gefunden, einen solchen entdeckt haben will.[38] Besondere Erleichterungen zum Auf- und Absitzen der Reiter an Heerstrassen erwähnt Schmidt[39]. Dass vor den Städten auf der nach Rom hin liegenden Seite an der Strasse oft römische Gräber und Grabmonumente gefunden werden, ist bekannt.[40]

Schmidt[41] fand an vielen Stellen das neben den Wegen liegende Terrain auf einer oder beiden Seiten auf 20—30 Schritt geebnet, so dass es ihm scheint, die Römer hätten zur Schonung der Strasse, vielleicht auch zur Bequemlichkeit und um in breiterer Front marschiren zu können, besondere „Sommerwege" neben der Strasse angelegt.

An den römischen Heerwegen[42] fanden sich ferner „mutationes", Orte, wo die Pferde der römischen Post gewechselt

36) Programm der Luisenstädtischen Gewerbeschule. Berlin 1883.

37) Bonner Jahrb. XXIX und XXX.

38) Bonner Jahrb. LXVI. 11.

39) Bonner Jahrb. XXXI. 13.

40) Bonner Jahrb. LXXI. 12 f. Schneider: N. B. V. 21. Ueber die Trauercypressen bei den Gräbern am Wege vergl. Pritz: Geschichte des Landes ob der Enns. Linz 1846—47, I. 107.

41) Bonner Jahrb. XXXI. 10 f. über einen bei Coblenz aufgedeckten Fusssteig; vergl. Bonner Jahrb. LXXXII. 35 und unten S. 13.

42) Bonner Jahrb. XXXI. 12 f.; LXIII. 13 ff.

wurden, „mansiones", Herbergen für Truppen und reisende Staatsbeamte[43]), Warten für den Ausschau, die nur an den Grenzwehren oder Strassen zu finden sind[44]), und bisweilen fiel auch die Strasse mit dem Limes zusammen.[45])

Der Bau der Strassen, um auf diesen jetzt näher einzugehen, war den Oertlichkeiten in manchem angepasst und zeigt auch in den verschiedenen Landstrichen leichte charakteristische Züge. Von den grossartigen Anlagen, wie sie die italischen Wegebauten zeigen, haben wir nämlich im allgemeinen abzusehen; in den uns angehenden Teilen des Reiches war der Bau weit einfacher, aber nicht unzweckmässiger.

Die römischen Alpenstrassen, womit wir beginnen, werden auf eine Länge von 15,000 Kilometer, die Saumpfade uneingerechnet, geschätzt. Ihrer geringen Breite von 2—3½ Meter, die allerdings bei zunehmendem Verkehr vergrössert wurde, ist schon oben gedacht. Sonst werden sie als ebenso solid, ja als solider als die heutigen Alpenwege geschildert. Die Anlage war wie heute, man vermied, wo es anging, die Einschnitte und erstrebte vielmehr ein möglichstes Herausragen darüber. Man folgte der sonnigen Seite der Berge und richtete sich überhaupt nach den Launen des Gebirges; öfters haben die alten Erbauer glücklichere Linien eingeschlagen, als die neueren. Grosse Thalübergänge wurden der Kosten und Abrutschungen wegen gescheut. Für die Ableitungen des Wassers war gesorgt. Die soliden und bequemen Kehren an der Septimerstrasse werden besonders gerühmt. Die ostschweizerischen Alpenstrassen waren nicht mit so viel Sorgfalt behandelt.

Die Strassen hatten durchwegs einen wohlgepflasterten, leicht gewölbten Unterbau aus grossen Steinen, welche mit zugerichteten Randsteinen eingefasst waren. Alles zusammen bildete einen festen, beinahe unzerstörbaren Verband. Auf diesen Unterbau wurde eine feine Kiesschicht, welche meist mit thonhaltigem Sand als Bindemittel vermischt war, aufgetragen und festge-

43) Ueber die römische Post vergl. Maurer: Fronhöfe. I. 387 ff. Marquardt: römische Staatsverwaltung. I. 558 f. Wahrscheinlich war von 3 Millien zu 3 Millien eine solche Etappe zu finden. Bonner Jahrb. LXXXII. S. 35 f. Schneider: N. B. VIII. 16 ff.

44) Schneider: N. B. V. 29.

45) Schneider: N. B. II. S. 89 u. Anm. 7.

stampft, wie es heute noch bei den macadamisirten Strassen der Fall ist. Die Grösse der zur Pflasterung verwendeten Steine ist verschieden, in der Ebene begnügte man sich wohl mit Flussgeschiebe. Die oberen Kiesschichten sind jetzt verschwunden. Die alte Strasse über den Julier und Septimer ist an einigen Stellen mit Kugelsteinen besetzt, und zu beiden Seiten sind zur Befestigung grosse Steine verwendet. Das Durchbrechen der Felsen war den Römern nicht unbekannt.[46])

An anderen Orten wurde die Römerstrasse kunstvoller hergestellt, sagt Bavier. Man legte in ein Substrat von Beton 0,24 Meter dicke Steinplatten, das statumen. Hierauf ruhte eine ebenfalls 0,24 Meter dicke Schicht in Mörtel, rudus, diese wurde mit einer 0,09 Meter haltenden Betonlage, nucleus, bedeckt, und endlich lagerte hierauf das eigentliche Strassenplanum (summa crusta) von Kies. Diese Construction fand Bavier nicht in den Alpen, und er glaubt ihre Anwendung auf ganz wichtige und grossartige Strassen und namentlich auf solche grösserer Ortschaften beschränken zu müssen.[47])

Sonst tritt in der Schweiz aber auch der „agger" auf, wie die römischen Schriftsteller den in beiden Germanien so oft vorkommenden dammartigen Weg zu nennen pflegen. Die gewählte Gestaltung gab dem Wege die möglichste Trockenheit und verschaffte dem Begeher mit dem höheren Standpunkt einen nicht zu unterschätzenden Vorteil gegen den andringenden Feind.[48])

Ein solcher „agger" läuft am Murtener See entlang. Der Damm erhebt sich nur bis zu der Höhe von einem Fuss. Das Fundament der Strasse ruht auf festem Lehm und ist ein 9 Fuss breites horizontales Steinbett, welches aus 22—24 grossen aufrecht gestellten Kieselsteinen besteht, deren Zwischenräume mit Steinsplittern angefüllt sind. Hierauf folgt eine zweite Lage aus Kies und Sand und dieser eine dritte Schicht aus reinerem Kies.

---

46) vergl. auch Schöpflin: Alsatia illustrata. I. 578. Schneider: die alten Heer- u. Handelswege der Germanen, Römer u. Franken. Heft IV. 4.

47) Bavier: Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878. S. 6f. Mittheilungen der antiquarischen Gesellschaft in Zürich. Bd. XIII. 123 ff. Es soll noch bemerkt werden, dass wir in Bezug auf die Beschreibung der letzten Constructionsweise nicht an eine örtliche Untersuchung Bavier's glauben, sondern an eine mehr oder minder starke Benutzung des Vitruv.

48) Bonner Jahrb. XXXI. 6f.; LXXVI. 13.

Die ganze Breite wird auf 20 Fuss angesetzt, indem nämlich zu beiden Seiten ein Raum von 5—6 Fuss bestand, den man für Fussgänger bestimmt glaubt. Eine geringe Wölbung war der Strasse eigen. Ein noch einfacherer Dammweg in der Nähe von Frauenfeld wird beschrieben: erste Lage festgestampfter Kies, zweite Lage Dammerde und dritte Kies (nach dem Querschnitt erfolgen diese Angaben). Die Decke war sanft gewölbt, die Höhe 3 Fuss. Man glaubt, der ganze Weg von Chur bis Augst sei in dieser einfachen Weise, wie sie noch heute üblich, gebaut, und nur da sei ein Steinbett gewesen, wo er feuchte Niederungen zu überspringen hatte.[49])

Zwischen der Enns und der Salzach will Huber[50]) eine 20 Fuss breite Consularstrasse mit Fauststeinen gepflastert wissen. Eine andere im Chiemsee-Moore bei Sossau gefundene hat einen sehr soliden Unterbau. Es liegen 3 Querlagen fast schuhhaltiger Eichenstämme übereinander. Diese sind durch etwas dünnere Längenlagen von Erlen-, Birken- und Fichtenstämmen von einander getrennt. Hierauf ruht eine schuhdicke Kiesschicht. Die ganze Breite beläuft sich auf 20 Fuss.[51]) Mit „eigens zugerichteten breiten und behauenen Steinen" soll eine Strasse im Salzburgischen gepflastert sein.[52])

Für das Zehntland nimmt Näher eine viel einfachere Bauart an. So beschreibt er eine Fahrbahn im Seekreis von 3,5 Meter Breite, bestehend aus rauh aneinander gelegten grösseren Kalksteinplatten, welche ungleich stark waren, oben aber eine ebene Fläche bildeten. Von Tuttlingen nach Müsskirch gehende Strassen bestanden meist bei einer Breite von 3,5 Meter aus Kies und Alpenkalk. Im Hagenschiess wurde eine Strasse von 3,5—3,6 Meter mit Banketten ausgehoben. Die einzelnen Findlinge oder Sandsteinplatten, wie sie der Waldboden ergiebt, sind ungleich stark (0,2—0,4 Meter) und so schwer, dass sie ein Mann leicht handhaben kann. An der Seite sind sie gut gefugt und so in den blossen Boden gebettet, dass sie oben eine ebene Fläche bilden.

49) Anzeiger f. schweizerische Gesch. u. Alterthumskunde. 1856. S. 1 ff.

50) Huber a. a. O. III. S. 12 — über Römerstrassen in Oestreich vergl. Mittheil. der anthropol. Gesellschaft in Wien. XVI. 61 ff.

51) Oberbayrisches Archiv für vaterl. Geschichte. XV. 30 f. Huber: a. a. O. III. 49.

52) Huber: a. a. O. III. 52 f.

Bei Neuenheim bestand die römische Heerstrasse aus grossen Wacken- oder Sandsteinen von 25—30 Cm. und aus einer oberen 6—8 Cm. starken in Kalkbrei eingelegten Kiesschicht. Eine Messung (nicht von Näher vorgenommen) der römischen Strasse bei der Brücke von Heidelberg ergab 8,7 Meter Breite, eine Wölbung von 0,25 Cm. und bestand im Bau aus einer 0,4 Meter dicken Rollschicht von grossen Sandsteinfindlingen und einer Auflage von grobem Neckarkies mit fünf Auftragsschichten. Der Seitenweg hatte eine Breite von 3 Meter mit 25 Cm. starker Roll- und 15 Cm. starker feiner Kiesschicht. Doch abgesehen hiervon, schliesst Näher, werden weitere Aufdeckungen bestätigen, dass der römische Strassendamm, durch das Ausheben der beiderseitigen Gräben gewonnen, nicht über 3,5 und 4 Meter breit war und das eigentliche Pflaster nicht über 2,5—3 Meter.[53]

Von den Rheinstrassen heisst es bei Gock[54], dass da, wo das Terrain in dem fast zu Tage tretenden Jurakalkfelsen schon eine feste Unterlage hatte, dennoch ein sorgfältiger Unterbau nicht fehle; dieser bestände aus aufeinander gelegten und mit kleinem Geschläge, Kies und Dammerde überschütteten Steinen. Hingegen bestände eine Strasse bei Bothnang im Württembergischen aus einer Unterlage von grossen Sandsteinen, darüber eine Lage festgestampften Sandes, mit kleinen Sandsteinen vermischt. Hierauf stände eine festgefügte Pflasterung, die wiederum von einem Beschläge aus Sandsteinen überfahren sei. Näher[55] wird wohl mit Recht an der Richtigkeit zweifeln.

Paulus[56] findet die meisten württembergischen Strassen wallartig, je nach den Terrainverhältnissen 1—6 Fuss hoch. Er kennt nur ein doppeltes Lager bei der Besteinung der „aggeres“, eine Pflasterung und eine Beschüttung derselben mit Sand, Kies, Geröll oder Geschläge. Nur minder bedeutende Strassen findet er einfach beschlagen und festgestampft ohne Pflaster. Den Mörtel sah auch er nur bei den ganz bedeutenden Wegen angewandt. Die Fahrbahn war sanft abgewölbt und die Böschung des Dammes hatte eine Neigung von 30°.

53) Bonner Jahrb. LXXI. 7—12.

54) v. Gock: Die römischen Heerstrassen u. Alterthümer d. schwäbisch. Alp und am Bodensee. Stuttgart 1846. S. 12—15.

55) Bonner Jahrb. LXXI. 7.

56) Paulus: a. a. O. S. 18 ff. u. Würtembergische Jahrb. für Statistik und Landeskunde. 1875. II. Teil. S. 150 f. Oberbayrisches Arch. III. 27.

Am Mittelrhein des linken Ufers machte **Schmidt** zuerst eingehendere Untersuchnngen, die im höheren Masse als die von **Hnber** nnd **Gock** als gesichert gelten dürfen. Alle von ihm nntersnchten Wege zeigen die dammartige Anlage, meist aus Lehmerde nnd Sand bestehend. Sie erheben sich mit Einschluss der Besteinung selbst auf ebenem Boden bis zu 12 Fnss und, wo das Terrain ausgefüllt werden soll, sogar zn einer noch bedentenderen Höhe. In diese Dämme sind die Steine eingesetzt nnd die einzelnen Lagen derselben mit Kalk nnd Mörtel untereinander verbunden. Die Dossiernng des Erddammes schätzt er anf 45°. Die Strassen haben eine nach beiden Seiten abgewölbte Decke dadurch, dass man die obere Steinlage etwas in der Mitte erhöhte. Die Besteinung beträgt mit Einschlnss der dazwischen liegenden Erdschicht 3½ bis höchstens 4 Fnss. Drei Querschnitte von untersnchten Strassen, offenbar Strassen allerbester Construction, gewähren einen Einblick in die sorgfältige Banart der Provinzialwege.

Die eine Anfnahme ist auf der Höhe von Bilzingen von der Strasse genommen, welche von Trier anf der rechten Moselseite nach Metz führt. Die nnterste Lage steht horizontal auf festgeschlagener Erde nnd besteht aus abwechselnd schräg stehenden Kalksteinplatten von 10—12 Zoll Höhe und 3—5 Zoll Dicke, welche in Mörtel gesetzt sind. Hierauf liegt als zweite Lage eine Schicht mit dicht geschlagener Lehmerde ohne Kalk, 5 bis 6 Zoll dick. Beide Lagen sind an der Seite durch grosse Kalksteinplatten begrenzt. Als dritte Schicht folgt eine 18 Zoll hohe Lage zerschlagener Kalksteine, die mit Mörtel verbunden sind. Auf dieser liegen als vierte nnd letzte Schicht kleine mit Mörtel verbnndene Kiesel, eine Lage, die an den Seiten 8 und in der Mitte 12 Zoll dick ist.

Der zweite Querschnitt ist aus dem Kyllthale, wohindurch die Römerstrasse nach Trier führte. Die erste Lage besteht ans Kalksteinplatten auf die Breitseite gelegt nnd mit Mörtel verbunden, von 10 Zoll Höhe, die zweite aus Granwackensteinen mit Lehm, 10—11 Zoll dick, die dritte aus festgeschlagenem Lehm und Sand von 6—8 Zoll Dicke und die vierte ist eine Schicht Kies mit Mörtel gemengt, 9 Zoll hoch, und zuletzt als Decke dienen zerschlagene Granwackensteine mit Kies untermischt und mit Kalk verbunden. Die letzte Lage nimmt ebenfalls die ganze

Breite der Strasse ein, sie ist an den Seiten 6, in der Mitte 10 bis 11 Zoll hoch.

Das dritte Profil stammt aus der Nähe des Dorfes Wispelt, von der Strasse, die von Trier in die Gegend von Kaisersesch führt. Das Fundament besteht aus behanenen und in Mörtel gesetzten Grauwackensteinen von 10 Zoll Höhe, die zweite Lage aus kleingeschlagenen in Mörtel gesetzten Grauwackensteinen, 8 Zoll dick. Beide Lagen werden durch seitliche Steinplatten begrenzt. Es folgt die dritte Lage aus einer Schicht von dicht geschlagener Lehmerde, 6 Zoll hoch, und die oberste Lage, die ebenfalls die ganze Breite der Strasse einnimmt, aus Kies und Kalk verbunden. Diese oberste Decke ist an den Seiten 14 und in der Mitte 18—19 Zoll hoch.

Die Aehnlichkeit der drei Profile ist bei aller Verschiedenheit nicht abzuweisen. Die unterste Steinlage hat durchgängig eine Breite von 20 Fuss und die oberste, wie schon erwähnt, eine von etwa 18 Fuss.[57])

Aber diese grossartige Bauart kann kaum sehr häufig gewesen sein. Die neueren Untersucher geben von einer Reihe anderer Strassen als Besteinung meistens nur eine mehr oder minder gute Pflasterung oder Bekiesung an, selten fanden sie Mörtel und Kalk.

So wird in der hohen Venn ein römisches Pflaster beschrieben, heute le pavé du diable genannt, es besteht in seiner 16 Fuss breiten gut gefügten Plattung aus unregelmässig schweren Grauwackeblöcken, die 2 Fuss über die Haide erhaben sind. Es soll an die italischen antiken Strassen- und Alpenwege erinnern. Dort wird auch eines Weges durchs Moor gedacht, dessen Fundament aus 18 Fuss langen Buchenstämmen gebildet wird, worüber plattenförmige Grauwackeblöcke gelegt sind.[58]) Bei Andernach bestand die Strasse aus 2 Steinlagen, von denen die obere feinen Kies und die untere grosse zerschlagene Steine enthielt. Ein Arm bei Coblenz wies neben einer oberen Kieslage, wenigstens stellenweise eine andere zweite Lage aus gröberen zerschlagenen Steinstücken auf. Bei Bonn war wieder Mörtelverband zu finden. Die Cöln-Bingerstrasse besteht da, wo sie nur durch die Rheinebene

57) Bonner Jahrb. XXXI. S. 6—10.

58) Bonner Jahrb. XLIII. 37 f. (mit Zeichnung); vergl. auch Zeitschr. des Aachener Geschichtsvereins. VIII. S. 100 ff.

und über flache Plateaus führt, nur aus einem Erdwall mit einer oberen Kiesschicht, wo sie aber coupiertes Terrain mit starker Steigung schneidet, besitzt sie ausser der Kiesdecke noch einen Unterbau aus grossen Steinen.[59] Der Bau ein und derselben Strasse weicht überhaupt in sehr verschiedener Weise ab; ob diese Differenzen gleich bei der ersten Anlage geschahen, oder ob spätere Erneuerungen diese erst hervorriefen, ist noch nicht zu beantworten.

Eine interessante Aufdeckung geschah bei Coblenz auf der Strasse nach Mainz. Man fand eine felsenhart gewordene Strasse aus Sand und Lehm mit einzelnen Ziegelstücken und zu unterst eine regelmässige Steinpflasterung, welche einer auf dem gewachsenen Boden endenden Kiesschicht auflag und 18 Zoll dick und 18 Fuss breit war. Genauere Untersuchungen ergaben, dass das Pflaster in der ganzen Breite der Strasse nur sich auf den Kreuzungspunkt (die Vierung) zweier Wege beschränkte, und diese also stärker benutzte Stelle verstärken sollte, dass sich aber nach Coblenz zu auf der Westseite der Strasse ein gepflastertes Banket daran anschloss. Das Pflaster, sowohl des Uebergangspunktes wie des Bankets, bestand aus gewöhnlichen Findlingsfeldsteinen (Grauwacke) und liess eine grosse Regelmässigkeit in der Einsenkung erkennen, indem die grösseren Steine, wie noch häufig geschieht, in schrägen Bändern zusammengestellt, und die Zwischenräume zwischen den Bändern mit kleinen Steinen ausgefüllt waren. Der Hauptstrassenzug neben dem Banket bestand an den nicht gepflasterten Stellen von unten nach oben aus 10 Zoll hohen Tonschiefersteinen, 8 Zoll Kleingeschläge aus Rheingeschiebe und 10 Zoll Beschüttung aus grobem Lehm und Rheinsand. Er zählte 21 Fuss Breite, während das Banket an ver-

59) Bonner Jahrb. LXIII. S. 3 ff. Es kann ohne Nutzen sein, wollte man die Fundberichte noch häufen; sowohl für die oben von Schmidt angeführte Bauweise, wie für die einfachere, lassen sich ähnliche Fälle anführen, vergl. Bonner Jahrb. LII. S. 173. Pick's Monatsschrift IV. S. 645. Bonner Jahrb. LXIX. 105, LXVI. 85, LXVIII. 13, LXXV. 10 ff., 13, 16, LXXII. 55. Mittheilungen des histor.-antiq. Vereins für die Städte Saarbrücken u. St. Johann. 1846. I. Abth. S. 68. Schneider N. B. XIII. 13. J. Näher: die römischen Militärstrassen u. Handelswege in der Schweiz u. in Südwestdeutschland, besonders in Elsass-Lothringen. Strassburg 1888. Strobel: vaterländ. Gesch. d. Elsasses. I. 43. Westdeutsche Z. III. Korrespond. 5. IV. Korr. 91. 97. 116. 132. V. Korr. 178. VI. S. 40 f. Korr. 40. 58. 100.

schiedenen Stellen eine solche von 6 Fuss hatte und zum Ausweichen zweier beladener Personen geeignet war.[60])

Von den Wasserableitungen, welche die Römer an ihren Wegen anlegten, ist wenig bekannt. Der leichten Abwölbung der Fahrstrasse ward mehrfach Erwähnung gethan, Gräben sind zuweilen gefunden und können sonst leicht im Lauf der Zeit wieder ausgefüllt sein; bei den Strassendämmen ward durch den Bau naturgemäss ein Graben auf jeder Seite geschaffen. Von Wasserdurchlässen unter dem Damme her werden an der Trier-Bonner Strasse zwei erwähnt. Der eine beim Schlosse Blankenstein ist ca. 4 Fuss breit mit flachem Gewölbe überspannt, die unbehauenen Steine haben eine Dicke von 4—6 Zoll und eine Länge von 12 bis 16 Zoll, die Widerlager sind sehr bröcklich. 1400 Schritt weiter befindet sich ein zweiter Durchlass von 2 Fuss Weitung, er ist mit dicken Platten abgedeckt.[61])

Dem Rheine entlang von Bingen bis Xanten, so beobachtete Schneider[62]), läuft nicht eine, nein 2 und zuweilen gar 3 Heerstrassen. Die eine schmiegt sich bis auf kurze Strecken dem Laufe des Flusses sehr eng an, sie scheint zur Sicherung der Schifffahrt zu dienen, und sie ist fester gebaut als die anderen beiden, sie besitzt eine stärkere Besteinung, meist eine Kieslage und darunter eine Schicht grober zerschlagener Steine. Wo das Terrain aber coupiert wird, findet sich bei ihr auch noch ein fester Bau aus grossen Bruchsteinen. Die zweite Strasse, vornehmlich wohl commerciellen Interessen geltend, ging unbekümmert um die Beugungen des Stromes in ziemlich gerader Richtung und weiterer Entfernung vom Ufer fort. Sie besteht nur aus einem Sand- und Lehmdamme mit einfacher Kiesdecke. Der dritte Strassenarm sollte wohl nur abkürzen, wie bei Coblenz, oder weiter rheinabwärts den Verkehr auf einem höher gelegenen und sicheren Boden wiederherstellen, wenn Ueberflutungen die gewöhnlichen Strassen ungangbar machten.

Bedeutend vereinfacht ist der Wegebau am Niederrhein. Der Erddamm[63]) tritt in sein alleiniges Recht, er wurde mit Kies oder

60) Bonner Jahrb. LXVI. 9 f., über Fusswege vergl. S. 13.

61) Bonner Jahrb. LXVI. 85 an. 2.

62) Bonner Jahrb. LXIII. 12 f. Schneider: die alten Heer- u. Handelswege der Germanen, Römer u. Franken. Heft III. 19.

63) Schneider: N. B. XIII. 17 f. Bonner Jahrb. LXI. S. 2 f., LXIV.

mit Holz oder auch wohl mit keiner Decke versehen; nur auf ebenen kahlen Haideflächen fehlen die Dämme, und die Bedecknng, wenn eine solche eben vorhanden war, lag kalt d. h. dem gewachsenen Boden auf. Dasselbe Fehlen wird beim Ersteigen steiler Bergabhänge beobachtet; und, wo der Weg durch Sumpfland geht, finden sich die „pontes", oder sie sind von Grnnd aus mit Stein aus reichlichen Mörtel anfgemanert. Am seltensten findet man den Steinban an den westfälischen Strassen.

Aber noch charakteristischer als dieses ist für das niederrheinische Gebiet das Vorkommen der Seitenwälle.[64] Nicht als ob dadurch eine scharfe Grenze gezogen werden sollte und könnte[65] — nein, aber nirgends findet sich sonst im römischen Germanien der oder die Seitenwälle als so ständige Begleiter, wie gerade am Niederrhein und in ausgeprägtester Weise wieder in Westfalen. Es ist ja anch erklärlich, dass der Römer in einem militärisch nnsicheren Lande seinen durch den Erddamm schon gesicherten Weg noch mehr zu befestigen wünschte. Der $2\frac{1}{2}$ Meter hohe Wegdamm mit einer Kronenbreite von $4\frac{1}{2}$ Meter wird zu beiden Seiten von Gräben begränzt, die in der Sohle eine Breite von 1,3 Meter haben. An diese Gräben schliesst sich je ein kleiner Damm von kleinerer Dimension als der zum Fahren bestimmte mittlere „agger". Die Höhe der kleineren Seitenwälle giebt Schneider auf meistens 8 Fnss = 2,5 Meter an, ihre obere Breite auf 10—12 Fuss = 3,1—3,8 Meter. Zudem zeigen Schneider's Querschnitte znweilen an der äusseren Seite anch noch Gräben, von der Breite der inneren. Bei dem Aufwurf der Seitenwälle entstanden diese naturgemäss. Die ganze Anlage, für die Schneider[66]) eine Gesammtbreite von 100 Fnss fordert,

S. 21. LXVI. S. 2., S. 7. LXXII. 55. Pick's Monatsschrift IV. 172 f. VI. 34 f. V. 513 f. Schneider: die alten Heer- u. Handelswege der Germanen, Römer u. Franken. I. 4, II. 7 (Versuch das Steinmaterial an den Wegen nur dem linken Ufer am Niederrhein beizumessen; und da Schneider nun doch Steinwege am rechten Ufer fand, glaubte er, dass der Strom ursprünglich eine andere Richtung hatte, wonach dann die gefundenen Resto noch der linken Seite mit angehören sollten). III. 1 ff.

64) Schneider: N. B. V. 14—18, 22, II. 33 ff. XI. 5. vergl. auch Hülsenbeck im Paderborner Gymnasialprogramm. 1871.

65) Auch zwischen Maas und Rhein ist dasselbe beobachtet. Bonner Jahrb. LXIV. 21, vergl. auch Z. d. Aachener Geschichtsvereins VIII. 100 ff.

66) Schneider: N. B. II. 80 f. — Besprechung der Schneider'schen Schriften siehe Berliner philol. Wochenb. VII. 1386. 1416.

bestand demnach in ihrer grösseren Vollstäudigkeit aus: 1. linken änsserem Graben, 2. linkem Seitenwall, 3. linken innerem Graben, 4. Erddamm der Fahrbahn, 5. rechten innerem Grabeu, 6. rechtem Seitcnwall, 7. äusseren rechtem Graben.

Gedenken wir schliesslich noch der römischen „pontes“ oder Bohlwege. Wir fanden sie freilich in allen Teilen des Reiches, als Faschinen- und Holzunterlagen zur Grüudung des Fuudamentes bei feuchtem Boden, aber nirgends treten sie in so grossartiger nnd klassischer Weise auf, wie im Norden unseres Landes, wie in deu ostfriesischen Mooren. Wir können nur das Wesentliche ihrer Bauart hier anführen, was wir der vorzüglichen Arbeit Alten's entnehmen, zu der auch nur wenige Nachträufelungen zu verzeichnen sind. Der Kampf um die Echtheit der „pontes longi“ ist jetzt wohl endgültig entschieden, nnd ein Teil der vom Legateu Livius Domitius Ahenobarbus begonnenen Werke neu entdeckt und bekannt.

Die Bohlen sind gespalten und mit dem Beil geglättet, eine Säge ist nicht zur Anwendung gekommen. Die verwendeteu Hölzer waren an den einzelnen Stellen verschiedeu: Erlen, Weiden, Birken uud Kiefern, wie sie das Moor bot, an anderen aber auch Eichen. Die Stärke der Bohlen schwankt sehr stark von 5 bis 30 Cm., ihre obere Breite ist durchschnittlich 35 Cm. nnd ihre Länge etwa 3 Meter, was zugleich die Wegbreite anzeigt. Die differirenden Angaben sind nicht so sehr an denselben Fundorten gemacht, als vielmehr bei örtlich getrennten Aufdeckuugen. Die Bohlen liegen in einfachster Weise dem Boden auf und haben an beiden Enden eine oder mehrere Bohleu als Uuterlage. Pflöcke oder Bindemittel sind nicht verwandt. An einer anderen Stelle lagen die Bohlen auf Längsschwellen verschiedener Läuge und diese in gleichmässiger Eutfernung von 1½ Meter von einander. Man fand die Bohlen, wo sie anf Längsschwellen ruhten, in diese eingefalzt, wodurch die Seitenverschiebnng gehindert wurde. Dasselbe wurde bei anderen Stellen auch dadurch erreicht, dass man in die Längsschwellen nnd in die Bohlen einen Ausschnitt machte, wodurch ein Pfahl in den Boden getrieben wurde. Die Pfähle wechseln ziemlich alle 3 Meter anf beiden Seiten. Die ausgeschlagenen Löcher sind 10 Cm. gross, uud die Pfähle sind etwa 70 Cm. lang, mehr viereckig und meist ohne Borke, weun aus Eichenholz; die Birkenholzpflöcke sind aber mit Rinde. Bei

dem Dorfe Jethausen waren die Bohlen nur eingekerbt (eingezahnt) und umfassten also den Pfahl nur; an einigen Stellen des Brägelermoorwegs waren, wo mehrere Lagen Bohlen vorhanden, Pfähle schräg eingeschlagen. Die Längsschwellen sind auch zuweilen 25—30 Cm. von den Enden der Bohlen in deren Mitte gerückt, an schwierigen Orten sind sie auf 3, ja an einem auf nicht weniger als 10 vermehrt. Die Tragfähigkeit der Bohlwege zu erhöhen, ist im Untergrunde oft ein Faschinenlager angebracht, oder man nahm durch mehrere Lagen von Bohlen oder Rundhölzer die Verstärkung vor. Etwaige Unebenheiten an den Bohlen, sowohl oben wie unten, wurden durch kleinere Hölzer oder durch Haidplacken, auch wohl Sand, hinreichend ausgefüllt. Die Bohlen liegen meist mit ihren Kanten übereinander und zwar die östliche über der westlichen, was auf den von Westen unternommenen Bau zurückdeutet. Ein beiderseitiger Graben scheint nur in der Tinner-Dose entdeckt zu sein.

Eine interessante Bauart zeigte, um hiermit zu enden, der Weg auf Engelland's Moor. Die Strasse hatte als an einer sehr nassen Stelle die doppelte Breite; die Balken kreuzten sich unter innerem stumpfen Winkel, der nach Osten lag, hierunter lag eine zweite Bohlenlage mit dem Scheitelpunkt des stumpfen Winkels nach Westen. So fanden sich 5 Lager zum grössten Teil auf beiden Seiten bearbeiteter Hölzer übereinander, auch waren alle nicht ganz dichten Stellen mit kürzeren Hölzern wohl versehen; zuweilen wurden noch Faschinen bemerkt. Alle Unebenheiten waren mit Moor-Soden ausgeglichen, sodass die Bohlen fest aufeinander lagen. Die Längsbalken fehlten nicht; sie waren hier besonders vorsichtig bearbeitet und aufgelegt und, wie es schien, durch Binden an die Bohlen wieder befestigt.[67]).

So war also Germania superior und inferior durch ein engmaschiges Wegenetz — engmaschiger als Fernstehendere ahnen —

67) v. Alten: die Bohlwege (Römerwege) im Herzogthum Oldenburg. Oldenburg 1879. Felix Dahn: deutsche Geschichte. Gotha 1883. I. 1. S. 359. J. G. Kohl: nordwestdeutsche Skizzen. Bremen 1873. II. 204 ff. Bernard Soekeland: über die Strassen der Römer u. Franken zwischen Lippe und Ems. Münster 1825. Z. f. vaterl. Gesch. u. Alterthumskunde, herausgeg. von d. Verein f. Gesch. u. Alterthumskunde Westfalens. Bd. XXXIX. 136 f., vergl. Böcker: Damme als der mutmassliche Schauplatz der Varusschlacht. Köln 1887. S. 19 ff. Berliner philol. Wochenschrift. VIII. 1234. Knoke: die Kriegszüge des Germanicus in Deutschland. Nachtrag. Berlin 1889. S. 3 ff.

fest und innig mit dem Lande jenseits der Alpen verknüpft. Ueber die Gebirgswand „Alpes“ wandten sich gesicherte Pfade, am Rhein hinunter liefen Strassen mit gutem Stein- und Mörtelbau, die oft den italienischen gerühmten viae mit Fug an die Seite zu setzen sind. Leichter gebaute, aber immerhin hinreichend feste und den Zwecken genügende Anlagen zeigt die rechte südliche Rheinseite, das Zehntland. Mit dem Niederrhein auf der linken und vor allem der rechten Seite tritt der „agger“ auf. Er ist nicht mehr so festen Baues, wie die Strassen des Mittelrheins in der Nähe der Städte, dafür aber häufig mit jenen Seitenwällen schützend versehen. Und im äussersten Norden begegnen als letztes die Bohlwege.

Wir konnten keine Entwickelung des römischen Wegebaues in Germanien geben; es war nur möglich, Thatsachen zu constatieren und landschaftliche Verschiedenheiten in der Constructionsweise der Strassen wahrscheinlich zu machen, denen vielleicht aber auch Kriterien zur Bestimmung der Zeit beizumessen sind.

Das Pflaster der römischen Städte war im Allgemeinen wohl wie das der Heerstrassen, also nicht ein Pflaster in unserem Sinne, sondern eine Beschüttung. Die Ausgrabungen in Trier zeigten eine Beschotterung mit Kies[68]), und in Köln[69]) bestanden die Strassen aus mehreren Lagen von aufeinander gestampften Steinen, die zerschlagen und mit Mörtel und Lehm verbunden waren, und auf diesen ruhte eine 8—10 Zoll dicke Schichtung aus Rheinkies, zerschlagenen Grauwacken, Lehm und Mörtel. Wenn aber Ennen behauptet, dass die Römer unser „Pflaster“ nicht gekannt hätten, so ist an die Ausgrabung bei Coblenz zu erinnern. Auch fand man bei dem Castell auf der unteren Burg bei Oehringen im Hohenlohischen, was unter Maximin (235 n. Chr.) errichtet sein soll, eine gepflasterte Strasse bei einer Aufdeckung in den Jahren 1766 und 67.[70]) Die Pflasterung, resp. die In-

68) Heinrich Otto: Gesch. d. deutsch. Baukunst. Leipzig 1874. S. 19.

69) Leonhard Ennen: Geschichte der Stadt Cöln. Cöln und Neuss. 1863—80. I. S. 86 f.

70) v. Krieg von Hochfelden: Geschichte der Militärarchitektur in Deutschland. Stuttgart 1859. S. 55 f. vergl. Vierteljahrsschrift für Volks-

standhaltung der Wege wird — wie in Rom und sonst römischen Principien entsprechend — die Pflicht der Anlieger gewesen sein.[71])

---

3. GERMANISCHE ZUSTÄNDE ZUR ZEIT DER RÖMER.

Um dieselbe Zeit, da die Römer ihr grosses Wegenetz am Rheine bauen, beginnen die Verhältnisse Germaniens, Dank den Aufzeichnungen seiner Feinde, sich zu lichten. Ueber unseren Gegenstand empfangen wir freilich keine eingehenderen Nachrichten, aber einiges kann doch auch hier mit Nutzen besprochen werden.

Durch das Halt, welches Rom den nach Westen drängenden Germanen gebot, waren diese zur eifrigeren Behauung des Ackers gezwungen; und ihr Leben verlor damit die letzten Spuren anhaftenden Nomadentums. Die Bewohnung[1]) des Landes geschah in zweifacher Weise, im Einzelgehöft, wozu der germanische Geist besonders neigte, und in Dörfern — freilich nicht in Dörfern italienischer Art, denn die einzelnen Behausungen, durch Zäune von einander getrennt, traten nie ganz nahe zusammen. Beide Systeme finden sich bei allen deutschen Stämmen, und man glaubt, dass keiner derselben eine Art principiell bevorzugt habe.

Bei dem Einzelhofe lag zumeist, weil am natürlichsten, das zu beackernde Feld um diesen herum. Das Ackerland war zum Schutze gegen Wald- und Weidetiere mit einem Verhau umgeben, und es lag im Interesse des Besitzers, die einzuhegende Fläche der beschwerlichen Zaunarbeit wegen nicht über Not zu vergrössern. So werden beim Lande des Einzelhöfners die Feldwege sehr enge gewesen sein, wenn sie nicht vielmehr ganz fehlten; konnte doch der Besitzer sein Feld derart bestellen, dass das zuerst zu betretende Land auch zuerst zu beernten war.

---

wirtschaft etc. ed. Wiss. Jahrgang XXIV. Bd. III. S. 39. Westdeutsche Z. IV. Korr. 15.

71) Mommsen: römisches Staatsrecht. II. 494.

1) Felix Dahn: deutsche Geschichte. Gotha 1883. I. 1. S. 153 ff. v. Inama-Sternegg: Haus u. Hof zur Zeit Walthers von der Vogelweide in

Beweisen lässt sich dies beim Einzelhofe nicht, da sich hier kein Bedürfniss zur Aufzeichnung solcher Gewohnheiten geltend machte. Bei der dörflichen Feldflur finden sich aber ähnliche Verhältnisse, die gesicherter sind. Auch hier, wo eine erst nach und nach gemilderte Feldgemeinschaft[2]) bestand, suchte man aus gleichem Grunde die Feldwege möglichst einzuschränken; denn wie man sich auch den altgermanischen Feldbau zurecht legen mag, der Zaun musste alljährlich erneuert oder ausgebessert werden, wie es auch im Mittelalter nicht anders war.[3]) Denn ohne die Annahme, dass der altgermanischen Feldflur die Ackerwege fehlten, wird man schwerlich die Anordnungen späterer Zeit begreifen, wenn ein Gut dem anderen Weg geben soll, wenn ängstlich die wenigen Feldwege aufgezählt, und wenn mit umständlicher Feierlichkeit die Wegerechte der Einzelnen verzeichnet werden; weshalb sonst die vielen Anweisungen, wie und wann zu ernten und Dünger zu fahren?[4]) In dieser alten Zeit setzten offenbar die Genossenversammlungen[5]), deren es so viele geben musste, als es (relativ) selbständige Genossenverbände gab, nach der Ackerverlosung genau die Frucht fest, die auf jedem der verteilten Stücke zu stehen hatte, man bestimmte die Zeit des Pflügens, Säens und Erntens, sodass ein Fehlen der Feldwege bei diesem Ackerbau der Gemeinde, welche fast noch einer grossen Familie gleicht, nicht so sehr fühlbar wurde. Vor diesen nämlichen Genossenschaftsversammlungen wurde dann auch wohl über Wegeangelegenheiten, soweit jenen eine Gerichtsbarkeit zustand[6]), geurteilt. Unter den Einzelhöfnern, um dies noch zu er-

der Zeitschr. f. deutsche Kulturgeschichte. 1875. S. 363 ff. Waitz: Deutsche Verfassungsgeschichte. 3. Aufl. I. S. 43, S. 118. v. Inama-Sternegg: deutsche Wirthschaftsgeschichte bis zum Schluss der Karolingerperiode. 1879. S. 41 an 8. Zeitschrift d. Bergischen Geschichtsvereins. XVI. 181 ff.

2) Waitz: Verfassungsg. I³. S. 119 ff. Lamprecht: deutsches Wirthschaftsleben im Mittelalter. Leipzig 1886. I. S. 13 f. und sonst ebd. cfr. Register in I. 2 unter Flurzwang u. Feldgemeinschaft. Inama: Wirthschaftsgesch. S. 6 ff. Dahn: deutsche Geschichte. I. 1. S. 171 f.

3) Oesterreichische Rechtsbücher d. Mittelalters. ed. Kaltenbäck. I. 543. Z. f. G. d. Oberrheins. XXIII. 432.

4) Grimm: Weisthümer. V. 565. 576. Oestr. Weisthümer. IV. 136. VI. 344. 14. v. Maurer: Frohnhöfe III. 576.

5) Dahn: a. a. O. I. 1. S. 200 ff. Waitz: a. a. O. I. 136 ff. 338 ff. Schröder: Lehrbuch d. deutsch. Rechtsgesch. Leipzig 1887. I. Abth. S. 15 ff.

6) Waitz: a. a. O. I. 257. 339.

wähnen, soll zuweilen auch Feldgemeinschaft geherrscht haben[7]), und die Verhältnisse sind dann denen des Dorfes analog.

In dieser frühgeschichtlichen Zeit, wo alles Land noch als Volksgut aufgefasst wurde, und ein Privateigentum an Grund und Boden sich erst allmählich herauszubilden begann, kann von viae privatae und publicae keine Rede sein. Auch bei dem Einzelhof, wo ein Sondereigentum naturgemäss am ersten gefühlt wurde, konnte der Unterschied noch nicht wahrgenommen sein, da man den Hof immer mehr mit der Sippe als mit dem Einzelnen verknüpfte.[8])

Die Vicinalwege, soweit sie überhaupt denkbar sind, werden schwerlich jemals eine bessernde Hand gesehen haben; sonst müsste man wohl annehmen, jedes Haus habe nach Ackeranteil auch Arbeit oder Arbeitskraft zu leisten. Der Einzelhof, wenn er nicht mit anderen im Flurzwang lebte und dadurch den dörflichen Verhältnissen näher gebracht wurde, musste naturgemäss alle von ihm gebrauchten Wege selbst im Stande halten.

Die grösseren Strassenzüge scheinen gegen die vorhistorische Zeit wenig Fortschritte gemacht zu haben. Man muss noch immer weite Umwege machen, um Sümpfen und Dickichten auszuweichen, denn noch hat der Kampf mit dem Boden nicht begonnen. Leicht kann der Germane seine schmalen Strassen verrammlen, und dem Ortsunkundigen bleiben Wege, Lebensmittel und Vorräte verborgen.[9]) Es sind die seit Alters bestehenden Routen vielleicht mehr ausgegangen und erprobt, eine weitere Verzweigung ohne wesentliche Besserung der Construction. Und doch kann man sich der Vermutung nicht verschliessen, dass auch hin und wieder diese Wege, deren Nutzung allen zu Gute kam, und deren Vorteil keiner dauernd verkennen konnte[10]), von den Markgenossenschaften gebessert wurden, zumal da bei den Angrivariern ein das Land schützender latus agger — also offenbar auch eine gemeinsame Arbeit — von Tacitus ausdrücklich bezeugt wird.[11])

---

7) Waitz: a. a. O. I. 132.

8) Schröder: a. a. O. S. 70. Lamprecht: a. a. O. I. 1. S. 49 f.

9) Nach Strabo cfr. Dahn: a. a. O. I. 1. S. 118 f.

10) Beweisend dafür sind die Schutzbestimmungen der Volksrechte für Reisende. Grimm: deutsche Rechtsalterthümer. S. 399 ff.

11) Tacitus: ann. II. 19.

Was über die Unterhaltung der Wege gesagt wurde, ist freilich nur Reflexion; aber es scheint, dass wir so ungezwungen aus deutschen Verhältnissen heraus die mittelalterlichen Gewohnheiten erklären können, wonach der Anlieger, der ständige Benutzer, kurz die Mark- oder Gaugenossenschaft ihre Wege zu bessern hatte. Die römische Gesetzesforderung, dem Anlieger liege die cura viarum ob, wird den germanischen Grundsatz bestärkt haben, und die karolingischen Verordnungen denken auch wohl nur an erstere, wenn sie den Strassenbau nach der „antiqua consuetudo" zu verrichten heissen.

Wie in Dänemark erscheint auch in Deutschland das Dorf nach altem Herkommen mit vier Feldwegen begabt zu sein, welche nach den Himmelsgegenden gerichtet, den inneren Dorfraum durchschneiden. Rings um dieselben lagen die durch Zäune getrennten Höfe, die also den ganzen inneren Dorfraum ausfüllten. An den Ausgängen aber waren diese Feldwege durch 4 Fallthore geschlossen. Diese Form, welche in allen Teilen Deutschlands angetroffen wird, ist aber nicht immer so rein; örtliche und andere Verhältnisse haben oft genug andere Gestaltungen hervorgerufen. Die sonstigen Dorfanlagen zu besprechen, ist hier nicht der Platz.[12])

Gedenken wir hier schliesslich noch einiger Rechtsaltertümer, die auf Wege Bezug haben, und die, obwohl später überliefert, teilweise ein hohes Alter haben werden.

Die Freilassung geschah nach longobardischem Gesetz auf dem Vierungspunkt (quadrivium), wobei der Herr dem Sklaven freistellt, jeden der vier Wege zu gehen, ganz nach seinem Willen. Man denkt leicht bei dem: „ducat servum in quadrivium et thingat in guadia et gisiles testes ibi sint" an den Kreuzungspunkt im Dorfe, welches von den 4 Wegen durchzogen ist, und dieser Ort scheint auch zum Gericht sehr passend zu sein.[13]) Das spätere Mittelalter weist dem aus der Gemeinde Scheidenden auch noch

12) v. Maurer: Einleitung zur Geschichte der Mark-, Hof-, Dorf- und Stadt-Verfassung. München 1854. S. 36 f. Waitz: a. a. O. I². S. 117 ff.

13) Grimm: deutsche Rechtsalterthümer. S. 211 ff. 331 ff. vergl. Monum. Germ. Leg. Sectio III. 39_{30}.

die „vier Wege“ zum Abzug an; wie viel Formelhaftes schon darin liegt, ist nicht zu bestimmen.[14])

An offener Heerstrasse und an der Wegscheide wurde oft der Galgen gesetzt, wohl um die Schande des Gerichteten durch die Verbreitung noch zu vergrössern.[15]) Und auf den hierdurch gewissermassen entweihten Ort und um seinen Leib den entehrenden Tritten vieler auszusetzen, begrub man die Uebelthäter und Selbstmörder.[16]) Ein beliebter Platz für die Gerichtsversammlung war die Strasse, die meist als freie Reichsstrasse näher bezeichnet ist.[17]) Der Grund für solche Ortswahl, wenn man die bequeme Erreichbarkeit nicht anführen will, ist in der mittelalterlichen Anschauung zu suchen, dass man auf der Strasse auf kaiserlichem Grund und Boden sei, nicht auf lehusherrlichen, daher mögen nach dem Hartheimer Weistum die Edelleute „gerichte halten mit ihren landsideln und mit ihren eigen armen leuten daselbst und nit uf der strassen“.[18]) Ebenso eigenartig sind die Bestimmungen, wonach der unberechtigte Holzschläger, der beim Hauen ruft und beim Aufladen einige Zeit wartet, der Busse ledig ist, sobald er die rechte Strasse erreicht hat.[19]) Dies scheint Alles auf eine besondere Heiligkeit der Heerstrassen hinzudeuten, was auch Grimm meint.[20]) Ein gleich junges Aussehen zeigt die Bestimmung, dass der nicht in der Mark ausässige seinen Pflug zum Felde, welches er daselbst besass, nur schleifen durfte. Die Verordnung soll offenbar den nur gestatteten, nicht zu fordernden Gebrauch der Markwege ausdrücken und sichern.[21]) Ein ungleich höheres Alter verrät, um damit zu schliessen, die lex Frisionum 71 74: Si de vulnere os exierit tantae magnitudinis, ut iactum in scutum trans publicam viam sonitus eius audiri

14) Hardt: luxemburgische Weisthümer. 1870. S. 65 f. S. 129. S. 184. S. 356. S. 461. S. 608. S. 712. S. 727, vergl. auch ebd. S. 578—579. S. 605.

15) Grimm: R. A. S. 683. Hardt: luxemb. Weisthümer. S. 76.

16) Grimm: R. A. S. 726. 736. 746., vergl. auch 693.

17) Maurer: Markenverfassung. 1856. S. 329. Grimm: R. A. S. 797. 804 f. Z. f. G. d. Oberrheins. XII. 433, XX. 209. v. Maurer: Frohnhöfe. III. 169. Die Uebergabe verkaufter Güter fand z. B. auch auf der via publica statt. Westdeutsche Z. III. Korr. 144.

18) Grimm: R. A. S. 312.

19) Grimm: Weisthümer. III. 892. Hardt: a. a. O. S. 317.

20) Grimm: deutsche Mythologie. 3. Aufl. I. S. 125.

21) Grimm: R. A. S. 518.

possit, 4 solidis componatur.[22]) Zugleich gestattet dies die Vermutung, dass die Wege altgermanischer Zeit — so weit darf man wohl zurückschliessen — eine gewisse, nicht allzu schwankende Breite gehabt haben; was wieder auf — wenn auch noch so beschränkten — planvollen Wegebau deutet.[23])

4. VON DER VÖLKERWANDERUNG BIS ZUM AUSGANG DER KAROLINGER.

Das römische Weltreich war in den letzten Jahrzehnten seines Bestehens kaum noch im Stande, der überall anbröckelnden Verschlechterung zu steuern; und die grossen Wegeanlagen sind nicht weiter ausgebaut, — kaum noch notdürftig unterhalten.[1]) Aber sie waren auch ohne dies fest genug, die Zeit zu überdauern, und auch, nachdem auf ihnen die Schaaren der Völkerwanderung hin und her gezogen, bilden sie immer noch eine nennenswerte Erbschaft für die Stämme, welche in den einst römischen Ländern ihre Wohnsitze aufschlugen; und das spätere Mittelalter selbst hat diese römische Hinterlassenschaft noch lange als brauchbar anerkannt.[2]) Ohne ein typisches Merkmal gerade zu sein, werden eine Reihe von Namen mit Vorliebe für diese Strassen gebraucht; es sind Bezeichnungen wie: Hochstrasse, hoher Weg, alte Heer-

22) Monum. Germ. Leg. Sect. III. 680. Dasselbe im allemanischen Gesetz Monum. Germ. Leg. Sect. III. 34_{12}. 64_{24}. Die hier angegebene Wegbreite von 24 Fuss wird ein späterer Zusatz sein.

23) Ueber die Landbeziehung der altnordischen Könige auf der Eriksstrasse, über die Wodanswege, die vier alten Wege in England u. s. w. kann nicht mehr als bei Grimm gesagt werden; und so wird als nicht direct hierher gehörig verwiesen auf Grimm: R. A. S. 238. S. 214. Grimm: deutsche Mythologie. 3. Aufl. I. S. 126, 131 f, 295—300, 420. II. 668, 787. III. 58. 106 f. Ebenso ist nur an die Sitte zu erinnern, wonach der Ehrlose vom Wege abzutreten hatte, wenn er Biederleuten begegnete. Grimm: R. A. S. 712 u. 731.

1) Für die Gegenden am Rhein beweisende Stellen sind Eumenius paneg. in Constant. c. 7. Ammian. Marcell. 16. 3. vergl. Lamprecht: deutsch. Wirthschaftsleben. I. 1. S. 77 f.

2) Lamprecht: a. a. O. II. 239 f. Gock: die römischen Heerstrassen der schwäbischen Alp. S. 12. S. 151 ff.

strasse[3]), Heerweg, Heergasse, Hellweg, Ritterstrasse, Heidenstrasse, Teufelsstrasse, Steinweg u. s. w.; auch lateinische Namen, wie via publica, strata publica, via antiqna u. s. w., bewahren oft daran eine Erinnernng. Dass diese Benennnngen zu irgend einer Zeit einen sicheren Unterschied zwischen Wegen römischen nnd anderen Ursprnngs machten, ist — wie bemerkt — nicht glaublich, es sei denn in engen landschaftlichen Grenzen.[4])

Die Verhältnisse, die sich unter den Römern bei uns zu lichten begannen, sinken bei dem Völker-Stürmen und Drängen wieder in das alte Dunkel zurück, und der Geschichtsschreiber vergisst über die grossen Ereignisse das weniger wichtig Scheinende zn berichten. Erst als nach und nach sich die Völker beruhigen, die Znstände sich klären und festigen, wird uns eine grössere Quelle in Urknnden, Capitularien und in den Volksrechten. Das Hanptinteresse nehmen in dieser Periode die Franken in Anspruch. Ihre Verhältnisse sind anch neben denen der Longobarden am lichtvollsten unter den nen entstandenen germanischen Reichen des Festlandes; nnd so zieht sich unsere Untersuchung stark nach Gallien nnd selbst Italien binüber, in welchen Ländern sich znerst eine Verschmelznng des Fremdländischen mit Heimischem zeigt, und von wo aus anf unser ganzes Leben so nachhaltige Einflüsse ausgeübt sind.

Die ersten allgemein gültigen Verordnungen, so weit sie nns hier angehen, betreffen die Regelnng der Zölle. Diesc Abgaben finden sich anch schon im römischen Reiche, sowohl eigentliche Zölle, Eingangs- nnd Ausgangszölle[5]), als auch Weggelderhebungen als Beiträge zum Bau der Strassen.[6]) Beide Steuerartcn müssen

---

3) Im Jahr 1464 wird noch die römische „Heerstrasse" von der „Landstrasse" geschieden; siehe Deutsches Wörterbuch unter Heerstrasse.

4) Ob die Strassen wirklich römischen Ursprungs sind, hat die Lokalforschung zu entscheiden, sonst vergl. Schneider: N. B. V. 21; Z. d. V. f. Gesch. u. Alterthumskunde für Westfalen. V. 92, XXXIX. S. 148. Bulletin d'Alsace. IV. 63. Westdeutsche Z. V. S. 164. Mit einiger Zurückhaltung sind Mone's Sachen aufzunehmen, siehe Z. f. Gesch. d. Oberrheins. IV. 12f, 484, V. 459, X. 202f., XI. 128, XIV. 260ff., XVII. 385ff., XX. 128. Mone: Urgeschichte des badischen Landes. Karlsruhe 1845. I. 135—187.

5) Marquardt: röm. Staatsverw. II.^{2} S. 269f.

6) Letztere sind freilich nur einmal in Afrika bezeugt, aber man geht wohl nicht irr, wenn man mit Marquardt: römische Staatsverwaltung II^2. 92 eine grössere Ausbreitung dafür annimmt.

im Gewirr der Völkerwanderung sehr in Aufnahme gekommen sein, aber es fand auch eine Vermischung beider Abgaben statt, indem sie beide — im Ausgang der römischen Zeit wohl schon — zu persönlichen Einkünften der Erheber geworden waren. In solch schwankender Gestalt zeigen sich die Zölle in fränkischer Zeit, bald mit dem überwiegenden Charakter eines Durchgangszolles, wie Waitz sie fasst[7]), bald mit dem einer Verkaufsabgabe[8]), und bald nähern sie sich in mehr oder minder reiner Weise den Wege- und Brückengeldern.[9]) Durch alle diese Abgaben scheint aber noch das römische Gefühl zu gehen, wonach der Zoll mehr ein Ausfluss des Eigens an Grund und Boden ist, als eine Folge der Oberhoheit des Staates.[10]) Obwohl man über die älteren germanischen Zustände nicht klar sieht, wird man die Zölle und Wegegelder doch wohl allein aus römischen Vorbildern erklären müssen.[11]) Das Ueberkommene erfuhr jedoch seitens der Germanen bald eine selbstständige Behandlung.[12]) Wenn die ansprechende Vermutung Falke's richtig ist, und die Zölle, themonaticum, pastio, coenaticum, mit mittelalterlichen Weisthümern zusammenzubringen sind, so dürfte ein ziemlich bedeutendes Licht über die Einwirkung germanischer Sitten auf die römischen Zölle geworfen sein.[13]) Die Zölle gelten durchaus

7) Waitz: a. a. O. II.³ 2. S. 300.

8) Mon. Germ. leg. sect. II. 294₁₃; vergl. Falke: die Geschichte des deutschen Zollwesens. Leipzig 1869. S. 8f.

9) vergl. nur Mon. Germ. leg. sect. II. 149₇.

10) Hierzu scheinen uns vor allem die Zollbenennungen: navigios, portalicos, pontalicos, rivaticos, rotaticos, vultaticos, themonaticos, chespetaticos u. s. w. aufzufordern. Urkunde bei Brequigny et du Theil. diplomata, chartae, epistolae etc. ad res francicas spectantia. Paris 1793. I. 1. S. 133. Es kann hier gleichgültig sein, ob die Urkunde zweifelhaft ist, vergl. Waitz: a. a. O. II.³ 2. S. 304 an 1. Waitz: a. a. O. IV². S. 65 an 1 ist anderer Meinung; vergl. Mommsen: röm. Staatsrecht. II. 430 an 6.

11) Waitz: a. a. O. II³. 2. S. 299.

12) ebd. und Bd. IV². S. 55ff. ist auch das Weitere und Eingehendere über Zölle nachzulesen, wozu hier kein Platz ist, vergl. auch Falke: a. a. O. S. 1ff. Lezardière: Théorie des loies politiques de la monarchie française. Paris 1844. III. 270ff.

13) Falke: a. a. O. S. 18; vergl. dazu auch Mon. Germ. leg. sect. II. S. 43₉. Die Bestimmungen z. B., dass der Reisende für sein Pferd, welches vor Müdigkeit erliegen will, Futter schneiden darf, oder für sich selbst Früchte brechen darf — alles alte Sitten — werden mit den Abgaben pastio und coenaticum erklärend zusammengestellt.

als Einnahmequelle, auch wenn ein anderer Grund wie derjenige der Wegebesserung vorgeschoben wird.[14]) Aus den vielen Zöllen auf eine besonders regsame Sorge um Brücken und Strassen zu schliessen, ist daher wenig richtig.[15]) Wohl mag der Zollerheber, um seine Zollstrasse im Verkehr zu heben und damit seine Einkünfte wieder zu bessern, von Zeit zu Zeit die Wege in Stand gesetzt haben.

Die Zölle gelten von vornherein als Regal; aber der König ist schwerlich in Wirklichkeit jemals im Genuss aller Zölle gewesen. Frühe begegnen wir Verleihungen an Klöster[16]), und die seit römischer Zeit bestehenden Zollstationen werden kaum überall für den König, das Staatsgut, den Fiskus gearbeitet haben. Die Uebergriffe der Einzelnen und der Genossenschaften bei der Zollerhebung, und die wahrscheinliche Vermehrung der Zollstätten seitens der Könige selber, welche dadurch den Ausfall vergabter Zölle decken mochten, machten Gegenvorkehrungen durchaus notwendig; und so ist der Kampf gegen neue und ungerechte Abgaben seit Chlotachar II.[17]), der 614 allen neuen Zöllen entsagte, bis zum Ausgang der Karolinger nicht wieder verstummt, ja er ist als eine Erbschaft durch das Mittelalter bis in die Neuzeit gegangen. Der Unfug mit der Zollerhebung scheint unter den Merovingern den Höhepunkt erreicht zu haben, die kraftvollen Karolinger, namentlich Karl der Grosse, dämmten ihn möglichst ein, aber in den Wirren nach seinem Tode schlug er alsbald neue Wurzeln. Eine gewisse Entwickelung und Klärung der Zollpolitik, wenn man das Wort einmal hier gebrauchen darf, ging damit Hand in Hand und ist unschwer zu erkennen. Pipin und Karl der Grosse stehen wieder im Culminationspunkt dieser Entwickelung.[18]) Erwähnt sei noch, dass es keine allgemeine Standesimmunität — dies gilt nicht nur für den Zoll — gab. Einzelne wie geistliche Stifter bedurften dazu königlicher Privilegien, welche bei jedem Regierungswechsel zu erneuern waren.[19]) Gesetzmässig und allgemein waren nur vom Zoll befreit: Pilger[20]),

14) vergl. nur Mon. Germ. leg. sect. II. S. 289_{17}.
15) wie Inama-Sternegg: Wirthschaftsgeschichte I. 179 meint.
16) Falke: a. a. O. S. 1.
17) Mon. Germ. leg. sect. II. S. 22_{6}.
18) Waitz: a. a. O. IV^{2}. S. 55.
19) Falke: a. a. O. S. 9.
20) Mon. Germ. leg. sect. II. S. 37_{3}.

die Fuhren zum Heere[21]) und znr Pfalz.[22]) Mit der Revision dieser Abgaben wnrden unter den Karolingern die missi betraut.[23])

Bedentend später begegnen nns Bestimmungen über den Wege- und Brückenbau, welch letzterer als der kostspieligere und nothwendigere meist in den Vordergrund tritt. In den ersten Zeiten nach der Eroberung wird wenig hierfür geschehen sein; die germanischen Völker begnügten sich eben noch mit den römischen Anlagen, die auch in schlechterem Zustand ihre niedrig gestellten Anforderungen längst übertrafen. Was etwa geschehen ist, muss man sich als Leistung des Einzelnen[24]) oder als mark- oder gaugenossenschaftliche Arheit denken. Wie die letztere angeorduet war, wie weit sich hier etwa germanische Gewohnheiten und römische Satzungen paarteu, lässt sich nicht ermessen, ebeusowenig das Mehr, mit dem die Besiegten etwa belastet wurden. An eine völlige Unparteilichkeit — selbst in späterer Zeit noch, wo sie gesetzlich nicht nachweisbar — ist kanm zu glanhen.[25]) Es ist überhaupt schwer, sich vorzustellen, wie Römer nud Germanen, jeder nach eigenen Gesetzen lebend[26]), eine beide angehende Arbeit ohne Bedrückung des einen Teiles leisten, ehe ein Königsdecret solches Gemeinwerk regelte. Will man nicht — wenig glaubwürdig — für eine lange Zeit jede freie gemeinsame Leistung zwischen Römer nnd Germanen hinwegdenkeu, so muss man wohl in örtlichen Gewohnheitsrechten, wo sich vielerlei rechtliche Anschauungen spiegeln nnd ausgleichen mochten, eine Vermittlung suchen.[27]) — Von den Merovingern haben wir keine Verordnnngen üher den Strassen- und Brückenban, und es wird wohl auch kein Trugschluss sein, wenn ihnen daher jede Fürsorge von Staatswegen für diese Dinge ahgesprochen wird; diese sollten erst die Karolinger aufnehmen. Mit dem Jahr 782 treffen wir anf die erste Capitnlarbestimmnng Pipin's; sie fordert eine allgemeine Erhaltnng der Kirchen nnd Strassen, nebst Bau der Brücken — alles wie es seit Alters Gewohnheit war; kein Vor-

21) Mon. Germ. leg. sect. IV. 534_{31} u. II. 124_{29}.
22) ebd. IV. 534_{31}.
23) ebd. II. 289_{17}.
24) oben S. 23 f.
25) Man erinnere sich nur an das verschiedene Wergeld.
26) Waitz: a. a. O. II². 1. S. 108f.
27) Dahn: a. a. O. I. 2. S. 550.

wand soll davon befreien.[28]) Diese Verordnung geht Italien an, und es ist mehr als vermutet, dass die Karolinger erst aus römisch-italienischen Verhältnissen gelernt haben, sich um diese Dinge zu kümmern. Hier war der Wegebau nach der antiqua consuetudo nie so sehr vernachlässigt, man lag dem herrschenden Rom näher, und die starke Verwelschung der Longobarden war wohl dazu angetan, ein solches Institut zu retten. Dass diese „Gewohnheitsleistung" hauptsächlich in italischen Urkunden und Decreten vorkommt, scheucht weiter manchen Zweifel, den man an dem italischen Ursprung der Anordnungen für den Strassenbau nehmen kann.[29]) Zudem konnte es hier nicht vergessen sein, dass aus dem Staatsschatz die Kosten so vieler italischer Strassen bestritten waren. Die persönlichen Bemühungen der römischen Kaiser[30]) um diese Dinge mochten den Gedanken vermitteln helfen, dass auch im fränkischen Reiche der König selbst, in welchem sich nach germanischer Auffassung die Staatsidee[31]) verkörperte, um Heerstrassen und Brücken zu sorgen habe. Einheimische germanische Bestimmungen werden die Karolinger kaum erweitert und mit der Krone verknüpft haben.[32]) Dass ihnen übrigens gallische und germanische Verhältnisse ähnliche Seiten wie die römisch-italischen boten, ist bei den ersteren zweifellos und bei den anderen sehr wahrscheinlich.[33]) Diese Aehnlichkeit wird die Uebertragung der italischen Vorschriften auf die Lande diesseits der Alpen sehr erleichtert haben — ein Act, der übrigens wohl gleichzeitig mit der Be-

28) Pipp. Cap. Ital. c. 4. Ut de restauratione ecclesiarum vel pontes faciendum aut stratas restaurandum omnino generaliter faciant, sicut antiqua fuit consuetudo, et non anteponatur emunitas, nec pro hac re ulla occasio proveniat. Mon. leg. sect. II. 192.

29) Waitz: a. a. O. IV.² S. 32 u. an 3. S. 34 an 3. Roth: Geschichte des Beneficialwesens. Erlangen 1850. S. 412 anm. 107.

30) Marquardt: röm. Staatsverw. II.² 90 f.

31) Waitz: a. a. O. II.³ 2. S. 214 f.

32) L. Cham. 37. Si quis sclusam dimiserit, quando suus comes ei commendat facere in fredo sol. 4 componere faciat; 39. Si quis ad pontem publicum bannitus fuerit et ibi non venerit, in fredo sol. 4 componat.

Wir vermögen hier nicht altes germanisches Recht zu sehen. vergl. Waitz: a. a. O. II.³ 1. S. 111.

33) Dies liegt vielleicht auch ausgedrückt im Edict. Pist. 864 c. 27 .... juxta antiquam et aliarum gentium consuetudinem .... Mon. Germ. leg. I. S. 495.

obachtung der Verordnnngen in Italien war. Damit dass der Staat die Sorge für die Strassen übernahm, unterblieben natürlich nicht die Leistungen der Gaugenossenschaft, welche für das eigene Bedürfniss ihre Wege machte, oder die der Einzelnen, welche dafür einen gesetzmässigen Zoll erheben dnrften [34]; erscheinen doch diese königlichen, staatlichen Verordnungen im wesentlichen auch nnr als unparteiische staatliche Regelungen und Fixierungen der bisher mark- oder gaugenossenschaftlichen Leistungen. Ohne das Wesen des Strassenbaues „nach der Gewohnheit" im Ganzen anzntasten, fügen die Karolinger doch bald Zutaten bei, die ihrer Verwaltung eigentümlich sind. Das Capitular von Mantna (um 787, obwohl nicht genau bestimmbar, da jüngere Zusätze da sind) bestimmt für den Brückenban und ähnliche Leistungen, welche der Geistlichkeit und dem übrigen Volke nach Billigkeit und Herkommen obliegen: der Vorsteher der geistlichen Genossenschaft wird befragt, nnd durch ihn wird der zn leistende Arbeitsteil aufgetragen, denn die unter kirchlichem Regiment Stehenden soll Niemand anders znr Arbeit zwingen. Wenn aber das aufgetragene Werk bis zur vereinbarten Zeit nicht getan ist, so steht es dem comes frei, nach Massgabe des Fehlenden Busse zn fordern; über den comes aber richtet der König oder der ihn vertretende missus. [35]) Das besagt also, wenn man von der Sonderstellung der Geistlichkeit absieht, dass Brücken- und Strassenbau eine öffentliche Last ist, welche der comes leitet, nnd der König, als Anftraggeber, prüfen kann. Ein ausgeführteres Bild dieser

34) Cap. d. funct. publ. um 820 c. 3: Nemo ex his qui pontes faciunt, aut de inmunitatibus aut de fiscis aut de liberis hominibus, cogantur pontaticum de eodem quem fecerunt ponte persolvere. Et si forte quilibet voluerit ex propriis facultatibus eundem pontem emendare vel reficore, quamvis de suis propriis rebus eundem pontem emendet vel reficiat, non tamen de eodem ponte maiorem censum exigere praesumat, nisi sicut consuetudo fuit et justum esse dinoscitur. Mon. Germ. leg. sect. II. S. 294.

35) Cap. Mant. c. 7. De pontibus vero vel reliquis similibus operibus que ecclesiastici per lustitiam et antiquam consuetndinem cum reliquo populo facere debent hoc praecipimus, ut rector ecclesiae interpelletur, et ei secundum quod possibilitas fuerit sua portio depntetur, et per alium exactorem ecclesiastici homines ad opera non conpellentur. Si vero opus suum constituto die conpletum non habuerit, liceat comiti pro pena prepositnm operis pignerare iuxta aestimationem vel quantitatem inperfecti operis, quousque perficiatur: comis autem, si neglexerit, a rege vel misso regis iudicandus est. Mon. Germ. leg. sect. II. 197.

„consuetudo“ giebt der Mönch von St. Gallen, ein späterer Geschichtsschreiber. Wenn in jenen Zeiten, so schreibt er, nach kaiserlichem Befehl irgend etwas auszurichten war, wie Brücken und Schiffe zu bauen, oder Fähren herzurichten, oder schlammige Wege zu reinigen, zu bestreuen oder auszufüllen, so besorgten das die Grafen durch ihre Untergebenen [36]), wenn die Sache nicht von Belang war. Bei wichtigeren Arbeiten und bei ganz neuen Unternehmungen durfte sich aber kein Herzog oder Graf, kein Bischof oder Abt unter irgend einem Vorwande ausschliessen; — so wurde z. B. die Mainzer Brücke hergestellt.[37]) Durch den Königsbann, welchen der Graf erst jedesmal vom missus einzuholen hatte [38]), rief er das Volk an diese öffentlichen Arbeiten [39]), und er hatte über die Verpflichtungen der Gaugenossen zu wachen und dem König Rechenschaft davon zu geben [40]), wo-

36) So fasst Waitz: a. a. O. IV.² S. 31 das por vicarios et officiales suos zusammen. Wattenbach: der Mönch von St. Gallen. Berlin 1850. S. 33 übersetzt wenig einleuchtend: durch ihro Stellvertreter und Beamte. Vielleicht ist bei vicarius an den niedrigen Freien, den Dörfler zu denken, während die anderen die persönlich Verpflichteten des Grafen sind.

37) Mon. Sang. I. 30. Fuit consuetudo in illis temporibus, ut ubicumque aliquod opus ex imperiali praecepto faciendum esset, siquidem pontes vel naves, aut traiecti, sive purgatio seu stramentum, vel impletio coenosorum itinerum, ea comites per vicarios et officiales suos exequerentur in minoribus dumtaxat laboribus; a maioribus autem, et maxime noviter exstruendis, nullus ducum vel comitum, nullus episcoporum vel abbatum excusaretur aliquo modo. Cuius rei testes adhuc sunt arcae pontis Magontiacensis, quem tota Europa communi quidem set ordinatissimae participationis opere perfecit. Mon. Germ. Bd. II. S. 745.

38) Cap. Bonon. 811 c. 2. Ut non per aliquam occasionem, nec de wacta nec de scara nec de warda nec pro heribergare neque pro alio banno, heribannum comis exactare praesumat, nisi missus noster prius heribannum ad partem nostram recipiat et ei suam tertiam partem exinde per iussionem nostram donet. Mon. Germ. leg. sect. II. 166.

39) Cap. 819 c. 17. Ut pontes publici, qui per bannum fieri solebant, anno praesente in omni loco restaurentur. Mon. Germ leg. sect. II. 290, vergl. auch oben Anm. 32.

40) Cap. Worm. 829 c. 11. De pontibus publicis destructis, placuit nobis, ut hi qui iussionem nostram in reparandis pontibus contempserunt, volumus ac iubemus, ut omnes homines nostri in nostram praesentiam veniant, rationes reddere, cur nostram iussionem ausi sunt contempnere. Comites autem reddant rationem de eorum pagensibus, cur eos aut non constrinxerint ut hoc facerent, aut nobis nuntiare neglexerunt. Mon. Germ. leg. sect. I. S. 352.

mit auch sonst die missi betraut sind.[41] Dass vor allem die Anlieger und häufigen Benutzer der Strassen und Brücken zu dem Bau derselben herangezogen wurden, und erst bei grösseren Arbeiten auch die oft weit entfernt Wohnenden, ist wohl erklärlich.[42] Wann solche Arbeiten vorzunehmen waren, bestimmte im Allgemeinen wohl der Graf; die königlichen Decrete hierüber[43] scheinen Ausnahmen gewesen zu sein. Eine ganz neue Anordnung wird wohl König Ludwig 818 getroffen haben, wenn er den Gesandten aufträgt, in Gemeinschaft mit Bischof und Grafen, von deren oder von Königs Unterthanen (?) Leute auszuwählen. Diese sollten in den Gegenden, wo sie wohnten, die Brücken in Stand halten und auch die dazu Verpflichteten anhalten, dass ein Jeder, diese zu bessern, nach Möglichkeit sich bestrebe.[44] Zuweilen haben die fränkischen Könige auch auf Kosten des Staatsschatzes Brücken neu errichten lassen, zuweilen auch in Gemeinschaft mit einzelnen Grossen.[45] Mitunter, so meint Waitz[46], waren solche Verpflichtungen mit dem Genuss

41) Adm. ad omnes regni ordines 823—25 c. 22. Ut ubi pontes antiquitus fuerunt et in his locis ubi tempore genitores nostri ipso iubente diversarum necessitatum causa facti sunt, omnino absque ulla dilatione ab his qui eos tunc fecerunt, restituantur et renoventur, ita ut ad missam sancti Andreae restaurati fiant, nisi forte aut ipsa operis magnitudo aut aquarum in quolibet inundatio hoc prohibeat; aliter vero nullus qualibet occasione hoc neglegere aut differre praesummat, quin ad praedictum tempus adimpletum fiat. Et missi nostri, quorum superius mentionem fecimus, volumus ut renuntient, in quibus locis nostra iussio impleta, in quibus sit neglecta aut aliqua inpossibilitate vel certa ratione dilata. Mon. Germ. leg. sect. II. S. 306. Cap. Theod. 821 c. 12. De omnibus pontibus per regnum nostrum faciendis in commune missi nostri admoneant, ut ab ipsis restaurentur qui eos facere solebant. ebd. S. 301.

42) Conv. Tic. 850 c. 8. Si alicubi aliquis casus exigit, ut pons noviter fiat, volumus ut communi opera totius populi circum habitantis ibi pons construatur. Mon. Gorm. leg. sect. I. 407.

43) vergl. Anm. 39 n. 41 u. Mon. Germ. leg. sect. I. 407.

44) Cap. 818/9 c. 8. Volumus ut missi nostri per singulas civitates, una cum episcopo et comite, missos vel nostros homines ibidem commanentes eligant, quorum curae sit pontes per diversa loca emendare et eos qui illos emendare debent ex nostra iussione admonere, ut unusquisque iuxta suam possibilitatem et quantitatem eos emendare studeat. Mon. Germ. leg. sect. I. 215.

45) Belege giebt Waitz: a. a. O. IV.² 33 an 1.

46) vergl. Waitz: a. a O. IV.² 34 an 3. Conv. Attinac. 854 c. De pontibus restaurandis, videlicet ut secundum capitularia avi et patris sui, ubi antiquitus fuerunt, reficiantur ab his qui honores illos tenent de quibus ante pontes facti vel restaurati fuerunt. Mon. Germ. leg. sect. I. 429.

bestimmter Aemter und Beneficien verknüpft oder seien beim Empfang von Land in bestimmter Weise übernommen.[47] Alles dies erinnert deutlich an römische Vorbilder — an die Strassenbauten auf Kosten des römischen Aerariums und an die privaten Ausgaben der römischen Kaiser und hohen Beamten, wie es die Sitte forderte, nnd schliesslich an die Ausgabe von Ackerlosen unter der Verpflichtung, die Staatsstrasse zu nnterhalten.[48]

Obwohl die meisten Edikte, die bis jetzt angeführt wurden, dem Wortlant nach nnr auf den Bau von Brücken anzuwenden sind, braucht man doch keinen Anstand zu nehmen, die darin enthaltenen Bestimmungen auch für den Strassenban zn verallgemeinern.[49] Die Capitulare wollten nur dem Zeitbedürfnisse entsprechen nnd nicht immer feste, abgezogene theoretische Gesetzesnormen bieten; nnd da der Brückenbau besonders fleissige Aufsicht und Arbeit forderte, und seine Nothwendigkeit von allen erkannt wurde, so findet sich darin die häufige Wiederkehr desselben in den Dekreten begründet. Aus demselben Grunde ist auch nicht angezeigt, einen besonderen Unterschied über Wiederherstellen und Neubauen zu machen.

Selten wird von diesen Pflichten eine Befreiung gewährt, erst in den späteren Urkunden Ludwigs des Frommen finden sich die Anfänge.[50] Der Brückenbau — hier wohl im engen Begriff des Wortes zu fassen — erscheint als Teil der trinoda necessitas, nnter welchen Namen Heerbann, Burg- nnd Brückenbau znsammengefasst werden.[51] Die drei Pflichten zeigen auch im

47) Waitz: a. a. O. IV.² 34. Trad. S. 113: et quando opus est pontes aedificare vel novas facere, mittamus unum hominem ad opus sunm cum provenda et sit ibi tantos dies quantum necesse est.

48) Mommsen: a. a. O. II.² 1029 ff. Marquardt: a. a. O. II.². 88 ff. Berger: Programm a. a. O. 1882. S. 5.

49) Auch im Cap. Mant. c. 7 kann man eine kleine Handhabe in dem „de pontibus vero vel reliquis similibus operibns“ finden; siebe oben An. 35.

50) Waitz: a. a. O. IV.² 35 an 2 giebt Belege. Dazn Cap. de funct. pnblicis 820 c. 4. Omnibns notum sit, quia nolumns ut liber homo ad nostros brolios (Tiergärten) operari cogatur; attamen de aliis publicis functionibus, qnas solebant iuxta antiquam consuetudinem facere, nemo se pro hac causa excnset. Mon. Germ. lec. sect. II. 295.

51) Waitz: a. a. O. IV.² 35. Roth: Geschichte des Beneficialwesens. Erlangen 1850. S. 412. v. Sybel: Entstehung des deutschen Königthums. Frankfurt a. M. 1844. S. 247 f.

Frankenreiche zugleich eine militärische Seite.[52] Ueber neue Frohnden richtet allein der König.[53] Ob schon damals der öffentliche Weg als Regal gefühlt wurde, ist mit Sicherheit nicht zu entscheiden, obwohl manches dafür spricht.[54] Ebenso muss es zweifelhaft gelassen werden, ob diese Regalansprechung eine Folge römischer Auffassung ist, dass alle viae publicae Staatsstrassen seien, oder ob aus dem Regal des Zolles auch der Begriff des Regals für den öffentlichen Weg sich entwickelte.

Was die technische Seite des Wegebaues angeht, so sind die Nachrichten darüber sehr dürftig. Die römischen Institutionen über Bauleitung und Bauhülfe hatten wohl eine Neubelebung unter den Karolingern erfahren, schwerlich gilt ein Gleiches von der Bauart und Constructionsweise, dazu fehlten dem damaligen Zeitalter schon die nötigen technischen Kenntnisse.[55] Das deutlichste Bild giebt noch der Mönch von St. Gallen mit dem: purgatio seu stramentum vel impletio coenosorum itinerum, dem Säubern oder Bedecken — wohl mit Holz oder Stein — und dem Ausfüllen der schlammigen Wege.[56] Dass schon damals Steinmaterial zum Strassenbau — auch ausserhalb Galliens und Italiens — nicht ungewöhnlich war, beweist der Heliand, wo die Volksversammlung an der Strasse war, die aus Steinen gefügt ist[57];

---

52) Waitz: a. a. O. IV². 36 an 1. Edict Pist. 864. c. 27 . . . ut illi qui in hostem pergere non potuerint, iuxta antiquam et aliarum gentium consuetudinem ad civitates novas et pontes ac transitus paludium operentur, et in civitate atque in marcha wactas faciant. Mon. Germ. leg. I. S. 495.

53) Cap. Theod. 821 c. 11. De 12 pontibus super Sequanam volumus, ut hi pagenses qui eos facere debent a missis nostris admoneantur, ut eos celeriter restaurent et ut eorum vanae contontioni non consentiant, quando dicunt, se non alinbi eosdem pontes facere debere nisi ubi antiquitus fuerant; sed ibi ubi nunc necesse est, eosdom pontes facere iubeantur. Mon. Germ. leg. sect. II. S. 301.

54) Dafür spricht, dass es der Erlaubniss des Königs bei Anlagen, die den öffentlichen Weg veränderten, bedurfte. Waitz: a. a. O. IV². S. 31 u. an 2. Auch stimmt vielleicht dafür das Wort: Königsstrasse.

55) vergl. Waitz: a. a. O. IV². 30 an 4.

56) siehe oben Anm. 37.

57) Hêliand ed. M. Heyne. Paderborn 1883³. S. 110. Z. 5462 f.

Thie segg ward thuo an sîdie antthat hie sittian fand
thena heri-togon an hwarabe innan
an them stên-wege, thâr thiu strâta was
felison gifuogid.

und im Beowulf wird eine Strasse, die mit bunten Steinen gepflastert ist, erwähnt, sie führt an den Königshof[58]); und an einer anderen Stelle ist von einem Pferderennen auf gelb schimmernder Strasse, die vielleicht mit Kies gedeckt war, die Rede.[59]) Wir glauben nicht, dass hierbei notwendig an die steinbelegten Römerwege zu denken ist. Die eingehendste Schilderung aber bietet Cogitosus in dem Leben der heiligen Brigida, einer irländischen Jungfrau, welche im Anfange des sechsten Jahrhunderts starb[60]); der Bericht ist auch wohl für uns gültig. Als der König jenes Landes (Irlands) über die ihm gehorchenden Stämme und Landschaften den Befehl ausgehen liess, da kommt alles Volk zusammen und baut den breiten und festen Weg. Es wird mit Baumzweigen, Steinen und sonstigem Material bei dem sehr feuchten Terrain gegründet. Das zusammengeströmte Volk tut sich nach Verwandtschaften zusammen, und so wird die zu bauende Strasse hergestellt, dass eine jede Verwandtschaftsgruppe den ihr übertragenen Teil ausführt.

Ueber die Wegbreite sind wir völlig auf Reflexion angewiesen und vermöchten nur aus älteren römischen Bestimmungen oder jüngeren mittelalterlichen Weistümern für diese Zeit einige zweifelhafte Rückschlüsse zu machen. Die Volksgesetze sprechen

---

58) Beowulf ed. Heyne. Paderborn 1879[4].
S. 10. Z. 320. Stræt wäs stân-fâh, stîg wîsode
gumum ätgädere.

59) ebd. S. 24. Z. 917.
Hwîlum flitende fealwe stræte
mearum mæton.

60) Du Cange edid. Henschel-Favre unter via, tom. 8, 304[a]. Cum Regis illius patriae per plebes et provincias, quae sub ejus erant ditione, praeceptum invalesceret, ut de omnibus ejus regionibus et provinciis convenirent populi omnes, atque aedificarent viam latam et firmam ramis arborum, petris in fundamento positis, et munitionibus quibusdam firmissimis in gronna profunda et peno intransmeabili et in locis humentibus, atque in paludibus, in quibus grandis currebat fluvius; quae constructa quadrigas et equites, et currus, et plaustrorum rotas, et impetum populorum, atque incursum undique hostium sustentare posset. Convenientibus autem undique populis per cognationes et familias diviserunt. Viam illam, quam aedificare debuerant in partes proprias, ut unaquaeque cognatio et familia suam sibi creditam construxisset partem. Ueber die Zeit der Entstehung dieses Berichtes werden verschiedene Angaben gemacht. cfr. Ger. Joh. Voss: de historicis latin. Leyden 1651. S. 699 u. Patrologia latina Index I. 431.

wohl zuweilen von 24 Fuss Breite, aber auch eben so oft von einer solchen von nur 12 Fuss.[61]) Ist die zweite Angabe etwa nur der halbe Weg, oder ist der eine ein Hauptweg und der andere ein Vicinalweg?

Den tätigsten Anteil an der Neugestaltnng und an dem Ansbau des Wegenetzes bekundete Karl der Grosse; dies zeigen seine Brückenbauten, seine Canalprojecte und seine sonstigen Begünstignngen für Handel und Verkehr. Seit seiner Regierung setzten sich für das Land östlich des Rheins endgültig die grossen Strassenlinien fest, welche das ganze Mittelalter seitdem inne gehalten hat; es sind die Donaustrasse mit Regensburg nnd Lorch, die Regnitzstrasse, welche nach Böhmen führt, die Erfurter- oder spätere Leipzigerstrasse, die Magdeburgerstrasse, dnrch Westfalen ziehend, und endlich die niederelbische Strasse, welche nach Bardowieck geht, gemeint.[62]) Natürlich beruhen alle auf älteren Verkehrswegen.

Die Wege, von denen bisher die Rede war, sind die grösseren, die Staatsstrassen, wenn man will. Sie laufen jetzt meist unter dem Namen Königsstrasse. Schon eine Inschrift, die in die Zeit der Gothenkönige gesetzt wird, spricht von einer via regia, ein Name, der durch ältere römische via praetoriana und consularis[63]) hervorgernfen sein wird, und vielleicht anch schon das Regal andeutend von jetzt an in allen germanischen Dialecten als eine ständige Bezeichnung der via pnblica sich findet.[64]) Dieselbe Weggattung wird im Bairischen Volksrecht als der Weg gekennzeichnet, wo der Fürst geht, oder der gemeinsam ist. Auf ihm steht als der eigentlichen via publica, im Gegensatz zu dem Vicinalweg, eine doppelte Sühne für das Vergehen des Sperrens.[65]) Die Bezeichnung ubi dux egreditnr scheint an einen feierlichen Um-

61) siehe oben S. 28 Anm. 22. Die übrigen Stellen sind angeführt Mon. Germ. leg. sect. III. 64_{23} u. Anm. 32.

62) das Nähere Waitz: a. a. O. IV.2 S. 30. Gfrörer: Pabst Gregor VII. und sein Zeitalter. Schaffhausen 1861. Bd. VII. S. 191 ff. Flegler: über das Strassenwesen des alten Bayerns in der deutschen Vierteljahrsschrift Nr. 132. 1870. S. 109 f. vgl. Jacob: der nordisch baltische Handel der Araber im Mittelalter. Leipzig 1887. S. 110 ff.

63) Mommsen: röm. Staatsrecht. II.2 447.

64) Deutsches Wörterbuch, unter Königsstrasse.

65) L. Baiu. IX. 19. Si quis viam pnblicam, ubi dux egreditur, vel viam aequalem alicuius clauserit contra legem: cum 12 solidis conponat et illam sepem tollat. Mon. Germ. leg. sect. III. 419_7.

zug der bairischen Fürsten zu erinnern, wie er im Norden auf der Erikstrasse stattfand.[66]) An zwei verschiedene öffentliche Wegearten können wir bei der via ubi dux egreditur vel via aequalis mit Lamprecht[67]) nicht glauben, aber sicherlich macht derselbe Schriftsteller mit Recht aufmerksam, dass sowohl königliche, wie territoriale bzw. diöcesane Landstrassen viae publicae genannt werden.

Neben diesen Hauptstrassen kennt diese Zeit bereits in deutlichem Unterschiede die Vicinalwege, wie z. B. das burgundische Gesetz beweist.[68]) Die Germanen waren durch die Eroberung mit römischen Verhältnissen vertrauter geworden, und ihr eigener landwirthschaftlicher Betrieb hatte sich sonst auch weiter entwickelt. Es waren einzelne grössere Grundbesitzer aus dem Flurzwang ausgeschieden, ihre Ländereien, besser arondiert, wurden nach einer rationelleren Methode bewirthschaftet[69]), und so treten die Feldwege auch in grösserer Wichtigkeit auf. Diese Vicinalwege stehen, wie die viae publicae, unter dem Schutze des Volksrechtes, aber ihr Versperren kostet weniger Busse, denn der dadurch verursachte Frevel trifft eine kleinere Anzahl von Menschen, nur die Gau- oder Markgenossenschaft. Es sind diese Wege auch nicht für Alle bestimmt, Fremden ist es z. B. verboten, von der offenen Heerstrasse abzuweichen, wie die Weisthümer des Mittelalters beweisen[70]), und auch in den Fuldaischen Jahrbüchern heisst es von den abziehenden geschlagenen Franken, dass sie es nur auf dem öffentlichen Wege thun dürfen.[71]) Das bairische Recht scheidet nun die Vicinalwege in eigentliche Dorf- oder Triebwege, deren Schliessung mit 6 solidi geahndet wird, und in Fusspfade, bei denen ein gleiches Vergehen nur 3 solidi

66) Grimm: Mythologie I.⁴ 298.

67) Lamprecht: deutsches Wirthschaftsleben. II. 236.

68) L. Burg. 27_3. Omnes sane volumus hoc evidenter agnoscere: quicunque viam publicam aut vicinalem clauserit, 12 solidos se multae nomine noverit inlaturum: ita ut sepes illa inpune a transitoribus deponatur, et messis, quantum via spatium continere poterat, conteratur. Mon. Germ. leg. III. 544_{31}.

69) Das Nähere siehe Arnold: deutsche Urzeit. I. 218 ff. Inama-Sternegg: Wirthschaftsgeschichte. S. 13—90.

70) Grimm: R. A. S. 400_5.

71) Mon. Germ. hist. I. 366_{18}.

Busse heischt.[72]) Von Privatwegen ist nirgends die Rede, diese Wege sind also Gemeindegut, und ihre Benntzung ist nnr dem Markgenossen gestattet. Dieses Recht zu wahren, finden sich auch in den Urkunden hieranf bezügliche Formeln; die Wahrungsformeln am Nntzungsrecht der Gemeingüter, der Almende, kommen im 6. Jahrhundert in Gallien anf, vielleicht in Anlehnnng an Wahrungsformeln des römischen Privatrechts; sie gehen von dort in die rheinischen Urknnden über, wo sie im 8. Jahrhundert häufiger erscheinen. Solche Formeln sind z. B. cum terris, mansis, casis casalibus, campis, piscatoriis, pratis, pascuis, silvis, viis et inviis, aqnis aquarumque decursibus u. s. w. Schwerlich beziehen sich diese viae et inviae anch anf die allen offene Königstrasse.[73]) Diese Vicinalwege werden, wie sie überhaupt im engen Znsammenhang mit der Markgenossenschaft erscheinen, anch von dieser gebessert sein, und die römischen Gesetze[74]), da sie diese Wege auch den Gemeinden zum Bau überliessen, können die deutsche Sitte nicht störend beeinflusst haben. Erwähnt sei noch, dass im salischen, ripnarischen, alemannischen und friesischen Volksrecht[75]) nicht unter den Wegen geschieden wird; aber man wird deshalb bei jenen Stämmen im allgemeinen ein ebenso vollkommenes Wegsystem voranssetzen dürfen.

Das Verbot des Versperrens der Strasse erinnert an ähnliche römische Bestimmungen[76]); entschieden römischen Ursprungs ist wohl die Verordnnng für die römischen Bürger im bnrgundischen

72) L. Baiuw. IX. 20. De via convicinale vel pastorale, qui eam alicui contra legem clauserit, cum 6 solidis conponat et aperiat, vel cum 6 sacramentalibns iuret. 21. De semita convicinale si quis [eam] clauserit, cum 3 solidis conponat, aut cum uno sacramentale iuret. Mon. Germ. leg. sect. III. 419₂₀. Unter via convicinalis vel pastoralis zwei verschiedene Wegearten zu verstehen, ist nicht absolnt notwendig; ebensowenig absolut notwendig ist die Zusammenstellung von via pastoralis mit mittelalterlichem Kirchweg.

73) Z. f. Gesch. d. Oberrheins. I. 389 f. Beyor, Eltester und Goerz: Urkundenbnch z. Geschichte der jetzt die preussisch. Regierungsbezirke Coblenz und Trier bildenden mittelrheinischen Territorien. Coblenz 1860. I. 48. v. Maurer: Dorfverfassung. I. 53. 286. v. Maurer: Einleitung zur Geschichte der Mark-, Hof- etc. Verfassung. S. 89 f. Lamprecht: a. a. O. I. 333.

74) Marquardt: a. a. O. II.^{2} 89.

75) siehe die Stellen bei Inama-Sternegg: a. a. O. S. 88 u. Mon. Germ. leg. sect. III. 692₈.

76) L. 3. § 1. D. 43₁₁.

Reich, dass jeder Frevel am Wege auch wieder vom Urheber zu bessern sei.[77] Von einer Reinhaltung oder Säuberung der Strassen ist im Volksrecht direct nie die Rede; dieses wird nur für die Brunnen verfügt, und die Gräben soll die Nachbarschaft nicht grösser werden lassen.[78] Als Karl der Grosse einmal in ein Bistum auf seiner Reise kam, werden ihm zu Ehren sogar die Strassen gefegt.[79]

Einen besonderen Schutz scheint der auf der Strasse Gehende genossen zu haben, da die Volksrechte das Verbrechen auf dem Wege besonders erwähnen.[80]

Von den Städten ist in dieser Periode nichts zu berichten; nur in Italien beschäftigt sich die Sorge der Karolinger mit den Plätzen und Cloaken. Wie weit sonst etwa die Capitularbestimmungen auf die Strassen der Städte ausdehnbar sind, ist nicht zu ermessen.[81]

77) L. Burg. l. Rom. S. Pap. XVII. 1. Viam publicam vel inter agros communiter dimissam nec possideri nec interclaudi nec exarari posse. Quod si factum fuerit, auctorem facti ad eius munitionem solum conpelli; et ad munitionem viarum pro modo patrimonii nullum penitus excusari. Hoc etiam et de pontium reparatione servandum. Mon. Germ. leg. sect. III. 607_{10}.

78) L. Baiuw. IX. 22. Si fontem quacumque inmunditia coinquinaverit vel maculaverit, emundet eum [ut] prius, ut nulla sit suspicio coinquinationis, et cum 6 solidis conponat. 23. Si autem plurimorum in vicinio puteus fuerat, conpositionem inter se multentur; ille vero puteum in pristinum restituat gradum. Mon. leg. III. 419_{16} u. IV. 180.

79) Mon. S. Gall. 14 . . . episcopus . . . . et curtes ipsasque plateas verri faciens et purgari. Mon. Germ. script. II. 736.

80) vergl. Mon. Germ. leg. sect. III. 68_{16} u. $_{22}$, 692_{8} u. Lex salica ed. Hessels und Kern, London 1880 im Index unter uia.

Weiter liegende strafpolizeiliche Bestimmungen siehe im Longobardischen Gesetz Mon. Germ. leg. IV. 34 u. 470.

Erwähnt seien auch nur noch spätere mittelalterliche urkundliche Wegenamen, wie Sachsenweg, Frankenweg, via Ungarorum (Mon. Germ. Dipl. I. 295_{20}) etc., die an jetzt nicht mehr von den benannten Stämmen bewohnten Orten gefunden sind; vergl. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. V. 489 f.

81) Cap. Mant. (die Zeit nicht vollkommen sicher) c. 3. Volumus etiam et statuimus de plateis vel cloacis curandis uniuscuiusque civitatis de regno Italiae pertinentibus, ut singulis annis curentur. Tamen non volumus, quod exinde pandum aliquis ad partem palacii nostri persolvat. Sed praecipimus, quatenus exactores singularum civitatum studium habeant, ne ante finiatur annus quam plateae et cloacae emundentur; et hoc unusquisque procurator civitatis publice ex nostra imperiali parte ammonendo precipiat ne pretermissum fiat. Mon. Germ. leg. sect. II. 216.

5. DIE PERIODE DER SACHSEN- UND STAUFENKAISER.

Bereits die letzten Karolinger und ebenso ihre Nachfolger auf deutschem Throne hatten keine ruhigen Regentenjahre zu verzeichnen. Normannen, Slaven und Ungarn beunruhigten das Reich, und so ist von einem Ausreifen und sich Festigen karolingischer Ordnungen nichts zu merken. Die centralisierenden Bestrebungen des grossen Karls verloren sich allmählich, und in Deutschland bekamen die auseinander strebenden Elemente bald dauernd die Oberhand. Die karolingischen Bestimmungen bleiben freilich bis zu den Zeiten der Ottonen in Geltung [1]), um auch noch nachher im treuen Andenken bewahrt zu werden; aber für den Wegbau sind diese Gesetze nicht mehr in Kraft. Einmal war die Zeit grösseren einheitlicheren Bestrebungen nicht sehr günstig, und dann konnte die erbliche Gewalt des Stammes- oder Kirchenfürsten nicht mehr einfach bei Seite geschoben werden. Königsboten und Grafen in dem Abhängigkeitsverhältniss des fränkischen missus und comes kennt diese ganze Epoche nicht mehr.[2]) So erscheint die nach dem Mittelpunkt gerichtete Gewalt des Kaisers auch hier geschwächt, und der Wegebau tritt in noch höherem Masse wie bisher als Leistung einer Genossenschaft auf, die freiwillig durch das Bedürfniss geeint, oder die durch das Gebot eines gemeinsamen Herren zusammengehalten wird.

Auf die Grenze des im vorigen Abschnitt geschilderten Zeitraums und der gegenwärtigen Epoche weist eine freundliche Sage, deren wir hier gedenken wollen. Die waadtländischen Strassen sollen nämlich nach dem Verfall der Römerwege von den Königen von Klein-Burgund gebessert sein, und namentlich von der frommen Königin Bertha (937) wird solches gerühmt.[3])

1) Waitz: a. a. O. VI. 412 f.

2) Waitz: a. a. O. VI. 355. VII. 9.

3) Bavier: Strassen der Schweiz. S. 43. Die Quelle dieser Erzählung, die in verschiedenen Werken wiederkehrt, ist mir unbekannt, ebenso diejenige, wonach die Königin Brunehold 550 Jahre nach dem Absterben der austrasischen Königin Ripa die Ausbesserung der Wege in Flandern vorgenommen haben soll. vergl. v. Lüder: vollständiger Inbegriff aller bei dem Strassenbau vorkommenden Fälle, sammt einer vorgesetzten Weeg-Geschichte. Frankfurt a. M. 1779. S. 115.

Die sächsischen Kaiser, um uns zu diesen zu wenden, haben auffällig wenig sich um derartige Dinge bekümmert, und ihre Bemühungen sind nur aus gelegentlichen Urkunden über Befreiungen von Zoll und Diensten zu ersehen, wobei es manchmal noch zweifelhaft sein kann, ob unter den Schar- und anderen Diensten für den König auch Frohnden zum Wegebau zu begreifen sind.[4]) Sonst haben Otto I. und Otto III. gegen das Sperren der Flüsse und Wege angekämpft, um so einen höheren Zoll zu erpressen[5]), auch gewährt Otto I. einem italienischen Bistum die Freiheit, Wege frei anzulegen.[6]) Mehr Interesse bekunden die hohenstaufischen Kaiser; und ihre vielfachen Anstrengungen, das kaiserliche Einwirkungsrecht auf Wegebau, Wegezoll, Wegegeleitsrecht zu stärken und zu erweitern, sind nicht zu verkennen, freilich haben sie nur vorübergehende Erfolge erzielen können. Wir sehen also ab von Verordnungen, wie sie denen der sächsischen Kaiser analog sind[7]), und halten uns an die bedeutenderen allgemeineren Bestimmungen. So wird 1158 auf den ronkalischen Feldern unter Friedrich I. der Grundsatz ausgesprochen, dass unter anderen öffentliche Wege und Flüsse, wie auch Zölle Regale seien, und dass Leistungen, angaria und parangaria genannt, nur vom König zu fordern seien.[8]) Schwerlich sind diese Sätze ganz neu; und wenn sie hier vielleicht zum ersten Male urkund-

4) Beyer, Eltester u. Görz: Urkundenbuch z. Geschichte der die preussischen Regierungsbezirke Coblenz u. Trier bildenden mittelrheinischen Territorien. Coblenz 1860 (= Beyer) I. 185. 234. 261. Mon. Germ. Urk. I. 574. Waitz: a. a. O. VII. 250f. VIII. 212.

5) Waitz: VIII. 302.

6) Mon. Germ. Urk. I. 514 vias quoque libere incidere ....

7) Waitz: VIII. 302s.

8) Regalia sunt hec: Arimanie, vie publice, flumina, navigabilia, et ex quibus fiunt navigabilia, portus, ripatica, vectigalia, que vulgo dicuntur tholonea, monete, mulctarum penarumque compendia, bona vacantia, et que indignis legibus anferuntur, nisi que spetialiter quibusdam conceduntur, et bona contrahentium incestas nuptias, et dampnatorum et proscriptorum secundum quod in novis constitutionibus cavetur, angariarum et parangariarum et plaustrorum et navium prestationes, et extraordinaria collatio ad felicissimam regalis numinis expeditionem, potestas constituendorum magistratuum ad iustitiam expediendam, argentarie, et palatia in civitatibus consuetis, piscationum redditus, et salinarum, et bona committentium crimen maiestatis, et dimidium thesauri inventi in loco Cesaris, non data opera, vel in loco religioso; si data opera, totum ad eum pertinet. Mon. Germ. Leg. II. 111f.

lich ausgesprochen werden, so waren sie in Wahrheit durch lange practische Befolgung in Geltung und durch die Gewohnheit im allgemeinen Gefühl.[9]) Eine ähnliche Bewandtniss liegt mit Verordnungen Friedrichs II. vom Reichstag zu Mainz (1235) vor, eine Fixierung nämlich älterer Gewohnheiten. Alle seit dem Tode des Kaisers Heinrich eingerichteten Zölle, so heisst es, sollen abgeschafft werden, sie beständen denn zu Recht. Auch wollen wir, dass alle Oberhoheit über Zölle abgetan werde, und dass man auf dem Standpunkt früherer Verordnungen beharre. Wer aber gegen unseren Willen und gegen seine bessere Ueberzeugung einen höheren oder gar unrechten Zoll erpresst, soll dem Strassenräuber gleich bestraft werden. Die Zollempfänger, sowohl an Wegen wie an Brücken, sollen nach alter Weise zur Besserung der Brücken und Strassen verpflichtet sein, wie auch zur Sicherung und zum Geleit für die Reisenden, von denen sie Zoll erheben, innerhalb ihres Zollgebietes, damit sie um so besser getreulich sorgen können. Wer aber zum dritten Mal vor uns überwiesen wird, dass er dieses Gesetz nicht gehalten habe, dessen Zoll fällt an den beleihenden Herren zurück. Streng verbieten wir übrigens, dass einzelne Herren oder Gemeinden unter dem Vorwande, Befestigungen zu errichten, oder aus anderem Grunde Gefälle erheben, die man Ungelt nennt, weder von ansässigen, noch von fremden Personen, noch von deren Güter; sondern der Herr soll mit dem eigenen Vermögen oder dem seiner Leute bauen; die Uebertreter dieses sind Strassenräubern gleich zu bestrafen. Bricht zwischen Einigen Fehde aus, welche auf den Strassen Zoll erheben oder das Geleitsrecht daselbst haben, so dürfen die Reisenden nicht beunruhigt werden, die Uebertretung dieses Gebots gilt als Strassenraub. Weiter befehlen wir, dass alle öffentlichen Strassen gesichert werden, und dass aller Strassenzwang gänzlich abgetan werde.[10]) — Es ist dies die energischste Verwahrung, die je ein

9) Maurer: Fronhöfe. I. 437 ff. v. Richthofen: friesische Rechtsquellen. Berlin 1840. S. 14 f.

10) Curia Moguntina 6. De teloneis et monetis. Cum aliena invito domino non sine iuris iniuria contractentur, eo durius quis furti et falsitatis arguitur, quo presumptuosius aliquit sibi de rei publice proventibus usurpavit. Ideoque statuimus, ut omnia telonea, tam in terris quam in aquis, post mortem dive memorie patris nostri imperatoris Heinrici, a quocumque

Hohenstaufe über diese Dinge gegen die Uebergriffe der erstarkenden Sondergewalten des Reiches erlassen hat; aber sie zeigt auch, wie wenig in Wirklichkeit die kaiserliche Gewalt hier noch zu sagen hatte. Weiter haben die staufischen Kaiser sowohl in Italien wie in Deutschland gegen das Ueberbauen auf den öffentlichen Weg gekämpft, und es bedurfte zur Legalisierung etwaiger Uebertretungen dieses Gebotes besonderer kaiserlicher Erlasse.[11] Ueberhaupt ist es das sichtbare Bemühen dieser

et ubicumque instituta fuerint, removeantur omnino, nisi is qui habet coram imperatore probet, ut iustum est, se teloneum de iure tenere. Item precipimus omnium teloneorum superadiectionem removeri, et omnino cessare et in statu pristine institutionis debite permanere. Si quis autem huius nostre sanctionis violator exstiterit, aut aliquit ultra debitum et statutum extorserit, vel usurpaverit in loco indebito, coram suo iudice de his legitime convictus, tanquam predo et populator strate publice puniatur. Receptores vero teloneorum, tam in terris quam in aquis, debito modo teneri volumus ad reparationem poncium et stratarum, transeuntibus et navigantibus, a quibus telonea accipiunt, pacem securitatem et conductum, ita quod nichil amittant, quatenus durat districtus eorum, prout melius possunt fideliter procurando. Quicumque vero tercio legitime convictus fuerit coram nobis statutum hoc non servasse, teloneum domino vacet a quo illud tenet. Districte insuper inhibemus, ne domini vel civitates, pretextu faciendarum municionum, vel alia quacumque de causa, telonea vel exactiones instituant, que vulgo dicuntur ungelt, in homines extra positos vel extraneos, vel bona eorum, set dominus de suo vel hominum suorum bonis edificet; violatoribus huius edicti nostri tanquam predonibus strate publice puniendis. Si bellum vel werra fuerit inter aliquos, quorum alter vel uterque in strata teloneum habeat vel conductum, neuter illorum nec quilibet alius in odium vel culpam illius, ad quem ius telonei pertinet vel conductus quicquam transeuntibus rapiat, ut transeuntes per stratam securitate gaudeant et quiete. Qui contra hoc fecerit, tanquam predo publicus puniatur. Precipimus autem omnes stratas publicas observari et coactas stratas omnino cessare. Mon. Germ. Leg. II. 315.

11) So für Italien Reconciliatio Terdonae 1183. Et permittit hominibus Terdonae habere consulatum, et macella et molendina et vias publicas habere et tenere, sicut permittit Papiensibus. Mon. Germ. Leg. II. 166$_{25}$. Conventus Venetus 1177. Consuetudines etiam comoditates, quas civitates et omnes de societate habere consueverunt in pascuis, piscationibus, molendinis, furnis, tabulis cambiatorum et negociatorum, macellis, domibus, quas habent edificatas in viis publicis vel supra vel iuxta vias publicas, et eternas consuetudines antiquas, eisdem civitatibus et omnibus de societate quiete habere et tenere permittat. ebd. S. 152; vergl. S. 170. Für Deutschland besagt das Edikt Heinrich VI. 1192. Dilectus noster Rodolfus Verdensis episcopus in sententiam quesivit, si alicui liceret in publica platea vel in loco publico, domos vel aliqua edificia construere sine concessione sui episcopi vel domini,

Herrscher, die Heerstrasse aus dem engen Herrschaftsverbande der einzelnen Fürsten freizuhalten; deshalb setzt der Reichstag zu Utin 1232 fest, dass alle Strassen nur mit Willen der Gebraucher verändert werden dürfen[12], nnd nach dem jus prothomiscos sind öffentliche Wege, Kirchen und Gemeinden von dem Vorrecht, das die Verwandten und Nachbarn beim Verkauf u. s. w. auszuüben vermögen, befreit.[13] — Einen eigentlichen Wegbau scheinen die Kaiser weder befohlen, noch ausgeführt zu haben, es sei denn in ihren eigenen Stammländern; eine Nachricht, wonach die Kaiser aus eignen Einkünften Kirchen und Hospitäler herstellten und Brücken erbauten, bringt Waitz[14] bei. Die Clausen, welche zuweilen an bedeutenden Wegen errichtet wurden, haben eine mehr militärische nnd finanzielle Seite[15] und die Hospize auf hohen Bergen, von Herrschern erbaut[16], zeigen diese nur als Privatleute, welche „pro anime nostre remedio" solche Stiftung vornehmen; nicht aus nationalpolitischer Klugheit geschah es, wenngleich der religiöse Sinn so doch practischen Zwecken diente. Wir werden auf dieses später noch zurückkommen.

Eine weit bedeutendere Thätigkeit im Gebiete des Strassenbaues ist den selbständigen Fürsten, geistlichen wie weltlichen, zuzuschreiben. Fern von allen allgemeinen, theoretischen Gesetzverordnungen haben sie nur wenige und bestimmte, über-

et quod concessio episcopi diutius valere non debeat quam ipse vixerit. Hanc itaque sententiam imperiali auctoritate confirmantes, precipimus districte, ut ubicumque in civitate Verdensi, vel alias, quispiam domos vel edificia aliqua contra concessionem predicti fidelis nostri Rodolfi episcopi in publica platea vel loco publico exstruxerit, episcopus liberam habeat licentiam et potestatem predicta in usus suos trahendi, nullumque ius vel consuetudo contra hoc ipsi opponatur, set super hoc digna satisfactio ipsi episcopo exhibeatur. ebd. S. 195.

12) Stratae antique non declinentur nisi de transeuntium voluntate. Neue und vollständige Sammlung der Reichsabschiede. Frankfurt a. M. 1747. I. 18.

13) Das Gesetz ist zeitlich nicht genau bekannt. Est autem de generali consuetudine approbatum, quod tria sunt que prothomisem non habent, videlicet via publica, ecclesia et civitas. Mon. Germ. Leg. II. 333.

14) Waitz: a. a. O. VIII. 226₁, vergl. S. 404.

15) Waitz: a. a. O. VIII. 195. 309₁₀. 294.

16) So bereits Ludwig der Fromme auf dem Mont Cenis. Jahrb. für schweizerische Geschichte. III. 204.

sehbare Fälle im Auge, und sind so gegen die Vergeblichkeit ihrer Befehle mehr geschützt. In dieser Zeit des Wachsens der Macht der grossen Lehnsherrschaften greifen sie immer von neuem die königlichen Rechte an, deren sie immer mehrere an sich bringen. Und so erscheinen sie bald ganz wie die Kaiser mit Rechten ausgestattet, die nicht immer durch gerechtes Gesetz ihnen gegeben, sondern die häufiger von ihnen durch eine lange Kette von Uebergriffen errungen wurden, aber dann durch die Gewohnheit sanctionirt sind [17]; allerdings haben die Kaiser durch Verleihungen solcher Rechte zur Zersplitterung und Schwächung ihrer Macht selbst wesentlich beigetragen; und die fürstliche und gräfliche Gewalt, obwohl erblich schon und mehr oder weniger selbständig, giebt sich doch gern als Vertretung der kaiserlichen. So verleihen jene, ganz wie ihr Oberhaupt der Kaiser, an ihre Untertanen das Recht der Zoll- und Weggelderhebung [18], sie befreien Bestimmte in ihrem Gebiete von Zoll und Ungeld [19], sprechen ihre begünstigten Untergebenen der Frohnen ledig, wozu möglicherweise der Wegbau gehört [20], und greifen sonst mit Verordnungen zur Offenhaltung der via publica überall ein [21]. In Dinant in Lothringen müssen die Bürger sogar den Gebrauch der Wege mit einer Steuer vom Grafen von Namur erkaufen, und nach den friesischen Küren müssen die Untertanen beim Schultheiss nach dem Königsbann die Begehung der sieben Land- und Wasserstrassen lösen. [22] Kurz die Fürsten gleichen mit diesen Bestimmungen ganz den Kaisern, nur dass sie im Allgemeinen auch mehr Macht hatten, sie auszuführen. — Auch sind Wegebauten,

---

17) Waitz: a. a. O. VIII. 305 f.

18) ebd. S. 306 s.

19) So der Graf Heinrich zu Schwerin die Lübecker 1227 absque theloneo et exactione que dicitur ungelt. G. F. Sartorius von Waltershausen: Geschichte d. deutschen Hansa. ed. Lappenberg. Hamburg 1833. II. 28.

20) Solche Befreiungen von 1164 an, siehe bei Leverkus: Urkundenbuch des Bisthums Lübeck. Oldenburg 1856. I. No. 7. 8. 19. 24. 89. 61.

21) Burggraf von Cöln verzichtet auf sein Recht, die Vorbauten (vorgezimbre) abbrechen zu lassen und bestimmt die Baulinie der Strasse. 1237. Lacomblet: Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrheins. Düsseldorf 1840. II. 220. vergl. I. 433.

22) Urkunde von 1070 bei Waitz: a. a. O. VII. 423. Tributum solvunt comiti per annum 10 solidos et 5 libras piperis . . . . pro absolutione viarum. Richthofen: a. a. O. S. 14.

welche die Fürsten selbst in Anregung brachten und ausführen liessen, vorauszusetzen, denn sie hatten ein grösseres Interesse, den Verkehr und damit die Einnahmen, sei es auch nur die aus dem Zoll, in ihrem untergebenen Gebiet zu mehren. So wird Bischof Benno von Osnabrück (1068—1088) nicht der einzige gewesen sein, wenn er Wege durch Moor und Sümpfe legte.[23])

Einen noch bedeutenderen Platz in der Wegbaugeschichte nehmen die breiteren Kreise der Stadt- und Landverbände ein. Von letzteren sind uns freilich aus dieser Zeit nur wenige Berichte erhalten, und was in späteren Weisthümern unserer für Aufschlüsse harren, wird besser auch erst an späterer Stelle besprochen, obwohl wir nicht anstehen, manches, ja das meiste schon in dieser Zeit in vollem Bestehen anzuerkennen. Die Städte, als jüngere Erscheinungen, sind freilich noch nicht so sehr entwickelt, und ihre Kämpfe um Selbständigkeit von fürstlicher oder kaiserlicher Oberherrschaft nehmen lange die besten Kräfte in Anspruch; dann aber überflügeln sie, von einer glücklicheren Sonne beleuchtet, bald das platte Land. In dieser Periode ist noch keine eigentliche Blüte wahrnehmbar, obwohl der letzten Hälfte des XIII. Jahrhunderts mehrfache Ansätze nicht abzusprechen sind. Aus der Römerzeit ist den alten Städten vom Strassenpflaster nichts übrig geblieben. Durch die mannigfachen Angriffe der die festen Wohnsitze scheuenden Germanen und in den Wirren der folgenden Jahrhunderte sanken die Römerstädte in Trümmer, und auf einem durch Schutt und Brandtrümmer erhöhten neuen Fundament erheben sich jetzt die mittelalterlichen jungen Städte, unter denen die alten Römerstrassen und grossen Wasseranlagen unbenutzt liegen, ohne ein Vorbild abgeben zu können.[24]) Die spätere und schon gegen Ende unseres Zeitraumes auftretende Pflasterung kann als eine auf romanisches Vorbild fussende Neuerung angesehen werden, denn 1185 pflasterte Paris, 1237 Florenz, 1241 Bologna, um 1260 Mailand, Modena und Padua, freilich meistens mit gebrannten Steinen.[25])

23) Fr. Heinr. Schaumann: Geschichte des niedersächsischen Volkes. Göttingen 1839. S. 412 an. 7. Brücken sind häufiger von ihnen angelegt, einige hierauf bezügliche Nachweise sind S. 54 an. 42 mit genannt. vergl. auch Möser: osnabr. Gesch. II. 33.

24) Ennen: Geschichte der Stadt Cöln. I. 662 f.

25) v. Raumer: Geschichte der Hohenstaufen und ihrer Zeit. Leipzig 1842. 2. Aufl. VI. 728.

Aber das verhältnissmässig gleichzeitige Auftreten der Nachrichten über Steinpflasterung in deutschen Städten, lässt auch eine andere Deutung zu. Die Kunst des Steinbelags ist ja eine so naheliegende Erfindung, welche jede Nation, wenn sich ihre materiellen Verhältnisse hinreichend gebessert hatten, wohl für sich machen konnte. Wenn für die romanische Herkunft des Steinpflasters eine allmähliche Verbreitung von Westen nach Osten desselben spricht, so kann dagegen erinnert werden, dass bereits die vorhistorischen Hünengräber kleine gepflasterte Strecken in sich hergen[26]), und Ausgrabungen in Lübeck wiesen an zwei Stellen regelmässige Steinsetzungen von etwa 10 Cm. grossen Pflastersteinen aus, welche nach den dabei gemachten Funden der zweiten Hälfte des 11. oder dem ersten Viertel des 12. Jahrhunderts angehören müssen.[27]) Zudem haben die Saracenen schon 200 Jahre früher in Cordova gepflastert, ehe es in Paris geschah.[28]) Alles weitere über die Pflasterung der deutschen Städte wird im Zusammenhang im nächsten Zeitraum nachgebracht werden. — Die Gerichtsbarkeit ist in den Städten sehr vielgestaltig und besonders in dieser Entwickelungsperiode, aber es kann hier nicht der Ort sein, eingehend über das Forum zu handeln, vor dem Wegeangelegenheiten gerichtet wurden. Der Graf von Namur war nach der schon einmal angezogenen Urkunde von 1070 oberster Herr über die via regia in Dinant. Niemand konnte gegen seinen Willen diese verengen gemäss der ihm vom Könige verliehenen Macht. Zur Wahrung seiner Gerechtsame liess er jährlich einmal einen der Seinigen mit einer Lanze vom Anfang der Stadt bis zu deren Ende reiten. Was diesem durch Höhe oder Breite im Wege steht, wird, wozu die verliehene königliche Gewalt befähigt, niedergerissen oder nach Belieben des Grafen mit Busse gesühnt.[29]) Ebenso hat ein

26) Jahrbuch des Vereins für mecklenburgische Geschichte u. Alterthumskunde II. im Jahresbericht S. 28. 32. 43. 138. V im Jahresber. S. 37.

27) Z. f. Lübeckische Geschichte u. Alterthumskunde. IV. S. 149.

28) Rathmann: Gesch. von Magdeburg. 1800—16. I. 360. Raumer: hist. Taschenb. 1869. 301. vgl. Jacob: baltisch. Handel d. Araber i. Mittelalter. S. 100.

29) Via regia, que vulgo dicitur pirgus, et wariscapii extra aquam et in aqua omnes ad suam justiciam pertinent et omnes sui sunt. Nec licet alicui in eis aliquid occupare nisi per suam licentiam, vel si occupatum forte fuerit, exoccupari debet ad suam voluntatem, sicut ei placuerit, secundum eam quam tenet a rege potestatem et justiciam. Et ut hec ei justicia ser-

Graf in der Burg von Toul das Aufsichtsrecht über die Strasse, und seine Diener dürfen die Räuber fangen.[30]) Damit stimmt die Befugniss des Strassburger Burggrafen aus derselben Zeit (Mitte des 11. Jahrhunderts) überein, wenn er dafür sorgen soll, dass die Strasse nicht durch Ueberbau geschmälert werde. Er soll aber auch nicht die Erlaubniss dazu geben — er bekommt nämlich die daraus fliessenden Strafgelder.[31]) Und ganz ähnliche Rechte werden von der Kölner Bürgerschaft dem Vogt zugestanden, die der Erzbischof Philipp 1169 urkundlich bestätigt und erneuert. Hier wird nur einfach das Vorbauen verboten, und die Strafe fällt an den Burggrafen.[32]) In Hildesheim wurde Einstimmigkeit zwischen dem Vogt und den Bürgern bei den die Gemeinde angehenden Arbeiten verlangt.[33]) Die Streitigkeiten hatten um die Mitte des 13. Jahrhunderts in Köln bereits zu grossen Freiheiten für die Bürger geführt, dass letztere die öffentliche Strasse als ihr eigen besetzt hatten; der Schiedsspruch von 1258 gab sie als völlig freie an, die von keinem zu besetzen

---

vetur, semel in anno, vel prout ei jussum fuerit, super equum altum facit unum de familia sua quem voluerit ferre lanceam ab inicio ville usque ad summum. Cui si aliquid obstiterit in altitudine vel in latitudine, auctoritate regia deicitur vel satisfactione ad misericordiam comitis redimitur. Waitz: a. a. O. VII. 420 f. Dieselbe Sitte siehe Grimm: R. A. 69. Ein gleiches Recht siehe oben Anm 11.

30) Waitz: a. a. O. VII. 47.

31) Quicumque super stratam edificaverit, similiter dabit ad emendationem Burcgravio. Nulli vero debet licentiam dare. Gaupp: deutsche Stadtrechte des Mittelalters. Breslau 1851—52. I. 68. Nr. 81.

32) Item continebatur in eodem privilegio, quod quando dictum Burgravium edificia quo vūrgezimbre dicuntur frangere contigerit, querere debet cuius est hoc edificium et si non fuerit qui prosteterit, per sententiam Scabini illud frangere debet, et fragmenta edificiorum talium in suam faciet deferri conservationem. Et si fuerit qui confiteatur tale edificium esse suum nihilominus illud franget, et ille cuius est edificium uadiare debet dicto Burgravio LX. solidos, quos ipsi solvere debet antequam sol resideat, et si non solverit penam duplicem incurret, et si dictus Burgravius nobis, vel successoribus nostris ex hoc querimoniam deposuerit, talem ad solvendum per censuram ecclesiasticam compellemus. Lacomblet: a. a. O. I. 433; vergl. II. 220.

33) Stadtrecht von 1249, Nr. 20 Advocatus sine burgensibus nec burgenses sine advocato possunt aliquid ordinare vel facere de locis communibus, quod dicitur „monde“. Urkundenbuch der Stadt Hildesheim ed. von Dr. R. Döbner. 1881. Nr. 209.

seien.[34]) — Die für uns älteste Verordnung über den Kericht und dessen Abfuhr ist aus Strassburg übrig, aus der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Es heisst darin, Niemand soll Unrat vor sein Haus werfen, er wolle ihn denn gleich ausführen; nur an den dazu bestimmten Orten ist dies gestattet.[35]) Während sonst die meisten Gewohnheiten der Stadt sich aus älteren Sitten des platten Landes erklären, kann man bei diesen sanitätspolizeilichen Verordnungen der Kerichtausfuhr zweifelhaft sein, ob hierin eine städtische und sehr nötige Neuerung liegt, oder ob schon die Dorfgemeinden solches gekannt haben, deren früheste Anfänge man dann in den lateinischen Volksrechten finden kann.[36]) — Gassennamen in Städten finden sich bereits im Anfang des 12. Jahrhunderts, wenn nicht schon im 11. Jahrhundert. So weist der allerdings angefochtene Stadtplan von Wien bereits eine Küfergasse[37]) aus, in Strassburg gab es „Goltgieszen (1163), under Metzigern“ (12. Jahrhundert), und sonst folgen die Benennungen auch anderen Gesichtspunkten[38]) mit Namen, wie Stock-, Dranggasse, Rossmerket, am Salzhove (1143) u. s. w.

So viel auch unter den Karolingern für die grossen Wegeanlagen geschehen sein mag, so ward dennoch nicht das waldreiche Land mit seinen vielen Sümpfen und Morästen geöffnet;

---

34) Proponit archiepiscopus: 30) quod aliqui ciues sibi usurpant in aliquibus locis vias publicas in ciuitate inter fossata et alias iuxta civitatem, et etiam ipsa fossata et in eis commodum proprium agunt, quod deberet esse communitas. — Item ad (30) dicimus (ciues), quod omnes vie publice et strate, tam in ciuitates quam circa ciuitatem, intra fossata vel etiam extra fossata existentes, et etiam vie et strate undecunque ad portas ciuitatis venientes, et etiam fossata omnia libere esse debere et a nemine occupanda. Lacomblet: II. 452.

35) Nemo fimum aut purgationom ante domum suam ponat, nisi statim educere velit; exceptis locis ad hoc statutis, scilicet iuxta macellum, item iuxta sanctum Stephanum, itemque iuxta puteum in foro equorum et apud locum, qui dicitur gewirke. Gaupp: I. 68. Nr. 82.

36) siehe oben S. 43.

37) Heinr. Otto: Geschichte der deutschen Baukunst. Leipzig 1874. S. 250 ff. Strassburger Gassen- und Häusernamen im Mittelalter. 1871. S. 71. 110. 139. 141.

38) Lacomblet: a. a. O. II. 189. 301. Beyer: a. a. O. III. 832. 872. 958. Strassburger Gassen- und Häusernamen. Germania XIV. 1 f. XV. 261 ff. XVI. 265 ff. XVIII. 456.

und es kann uns der Brief Bonifacius nicht in Erstaunen setzen, wenn er des Nachts im Fuldathale sich gegen wilde Tiere schützen und fast mit der Axt sich noch den Weg bahnen muss.[39]) Seit dem 9. Jahrhundert etwa ist nun auch für Deutschland allmählich eine grössere Waldrodung, ein intensiverer Ackerbau und damit ein nachhaltiger Kampf gegen den Boden begonnen. Es sind viele Gründe gewesen, die den Menschen dazu zwangen, nicht so sehr die Gebote umsichtiger Herrscher, sondern vielmehr elementare Gewalten: Hunger und Sucht nach Bereicherung. Es ist eine lange und ununterbrochene Eroberung, deren der Deutsche sich hier unterfing. Dem Zeitgenossen entging dieses stille, aber wichtige Fortschreiten, und er liess uns ohne Nachrichten. Nur seine Ortsbenennungen geben uns einigen Aufschluss, wenn sie an Holzbrücken, Knüppeldämme und Flechtwerke erinnern, womit er dies sumpfige Land wegbar zu machen wusste.[40]) Dieses Roden geht bis in das 14. und 15. Jahrhundert, wo die Waldschutzbestimmungen zeigen, dass nunmehr der Mensch Herr des von ihm bewohnten Bodens geworden sei.

Uebrigens darf man sich sonst nicht eine zu niedrige Meinung von den deutschen Strassen — und jetzt sind die Hauptstrassen gemeint — bilden. Hinreichende Wege durchziehen das Land[41]), zahlreiche Brückenbauten[42]) werden überall erwähnt, und der Handel durch Deutschland ist nicht ohne eine gewisse Grösse, schliesst doch Knut der Grosse 1027 mit Kaiser Konrad einen Vertrag ab wegen Erlass des Zolles für Engländer und Dänen an den Alpenklausen.[43]) Freilich sind die meisten Strassen, als

39) Arnlod: Ansiedlungen. S. 543 f.

40) Die Ortsnamen verwendete zuerst Arnold: Ansiedlungen. S. 524. 597 f., zu Aufhellungen. Seine Untersuchungen beziehen sich auf Hessen, und obwohl manches Einzelne zweifelhaft sein mag, sind im Grossen und Ganzen seine Resultate als sicher zu verwerten.

41) Schaumann: Gesch. des niedersächs. Volkes. S. 431 ff. Nordhoff: Holz- und Steinbau in Westfalen. Münster 1873. S. 426 f. Jahrb. d. Vereins für mecklenburgische Gesch. u. Alterthumsk. XXVIII. S. 27 an. 4. Correspondenzblatt d. Gesammtvereins. X. 6. 47. 7. 54. Beyer: a. a. O. II. ccxix.

42) Waitz: a. a. O. VIII. 533 im Register unter pons. Z. f. deutsche Kulturgeschichte. 1856. S. 272. Otto: Gesch. der Baukunst. S. 272. 714. Doebner: Hildesheimer Urk. Nr. 30.

43) Jahrb. f. schweizerische Geschichte. III. 262. Ueber die Blüte des deutschen Handels u. Gewerks vergl. Gfrörer: Gregor VII. Bd. VII. 202 ff. 223 ff. Falke: Gesch. d. Handels. I. 116 ff.

durch das allmähliche Bedürfniss entstanden, nicht immer überaus zweckmässig gelegen; und die Reisenden mögen schon aus diesem Grunde häufig die Wege verlassen haben, eine Neigung, die später noch durch die Zollplagerei vermehrt wurde. Diesem Unwesen zu steuern und den Weggelderhebern die Einnahmen zu wahren, wurde dann oft wieder ein „Strassenzwang" aufgerichtet, d. h. nur éine öffentliche Handelsstrasse gestattet. Die Constructionsweise der offenen Heerstrasse scheint keine Besserung erfahren zu haben. Wie früher und wie wir es später noch finden, wird man mit Holz und Erde viel gebaut haben, ein gebildeter technischer Leiter wird ja bei allen diesen Arbeiten nicht verwandt. Vielfach und mehr als im verflossenen Zeitraum scheint der Stein als Wegbaumaterial verwandt zu sein, wie aus den Namen zu schliessen ist. [44]) In diesen Bezeichnungen mit Sicherheit ohne weitere Kriterien Römerspuren zu finden, ist natürlich nicht richtig.

Die Privatwege sind völlig ausgebildet in Städten und auf dem Lande; und die Urkunden über Tausch, Verkauf und Wegegerechtigkeiten auf bestimmte oder unbestimmte Zeit, sind zahllos, bieten aber nichts Besonderes. [45]) Erinnert sei noch daran, dass auch jetzt noch wie in ältester Zeit, die Grenzen gern nach Wegen angegeben werden. Einmal lehnte sich dieses wohl an römisches Vorbild [46]), dann standen die Wege in ihrer Unverletzlichkeit unter dem Volksrecht und wurden früh mit Grenzsteinen besetzt [47]), wie es noch später geschah, denn auch bei den

44) Anz. f. Kunde deutscher Vorzeit. VIII. 619. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. XV. 70. Schöpflin: Alsatia diplomatica Mannheim 1772f. I. Nr. 312.

45) Mittheil. d. antiquar. Gesellsch. zu Zürich. VIII. Nr. 84. Döbner: Urk. v. Hildesheim. Nr. 295. 363. Beyer: III. 538. II. 278. 1297 wird eine Mühle verkauft „et specialiter cum via". Anton: Geschichte der deutschen Landwirthschaft. Görlitz 1799ff. III. 556. Das Domkapitel von Konstanz überträgt den Schutz seiner Güter zu Mettlen dem Berthold von Bürgeln 1244 unter gewissen Bedingungen, unter andern auch: 5) ad hec si forte ripa transiens intantum inundaverit stratam publicam vel eciam vias privatas fecerit invias, homines in memoratis possessionibus residentes non debet ad structuram eorum plus aliis cohercere. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. XI. 206. Seibertz: Urkundenbuch zur Landes- u. Rechtsgeschichte des Herzogthums Westfalen. Arnsberg 1839—54. I. Nr. 324.

46) nach Mone: Z. f. Gesch. d. Oberrheins. I. 7.

47) Bereits eine Urkunde von 1285 erwähnt der lapidum qui tanquam limites determinant et discernunt vias et agrum ab agro in bonis ecclesie.

Ackerverteilungen bezog man die Loose auf den Weg.[48] In derselben Eigenschaft wie die Steine werden oft auch Kreuze in Feldern nnd an Wegen erwähnt; letztere sind aber anch oft Andachtskreuze oder Erinnerungszeichen an irgendwelche Taten oder Sühnbilder für geschehenen Mord.[49] An ähnliche Kreuze auf Wegen mag vielleicht zn denken sein, welche das Capitular von 744 zn verbrennen heisst.[50]

Es erübrigt schliesslich noch die Besprechung der im Sachsen-, Schwaben- nnd Spiegel dentscher Leute enthaltenen wegrechtlichen Bestimmnngen, denn obwohl die beiden letzten Sammlungen schon ausserhalb unseres Zeitranmes liegen, kann eine Behandlung an dieser Stelle ans manchen Gründen geboten erscheinen. Der Sachsenspiegel giebt nach alter Art die Breite der Strasse mit einem sinnlichen Bilde, nicht mit dem jüngeren Zahlenlängenmass: des Koninges strate sal sin also breit, dat en wagen deme anderen gerumen moge. Und indem er eine feste Fnhrordnung schaffen will, fährt er fort: die idele wagen sal rumen deme geladenen, nnde die min geladene deme sverren; die ridene wike deme wagene; die gande deme ridene. Sin sie aver in enem engen wege oder np ener brucge, unde jaget man

Z. f. deutsche Kulturgeschichte. X. 483 f. Ueber Teilungen und Grenzabsteckungen an Aeckern u. s. w. vergl. Seibertz: Landes- u. Rechtsgeschichte des Herzogthums Westfalen. III. 1. 101 u. 1219 wird vergabt ein: viam unam limitatam secundum lapides ibidem defixos ad ductum feni eorum de prato Onriel. Württembergiscbes Urkundenbuch. IV. S. 390 f.

48) Lamprecbt: a. a. O. I. 339 f.

49) Beispiele aus früherer u. namentlich auch aus späterer Zeit, siehe Z. f. Geschichte d. Oberrheins. VII. 492. Maurer: Dorfverfassung. II. 424 f. Anzeiger für Kunde deutscher Vorzeit. XXI. 15. Neues Lausitzer Magazin. LV. 392 ff. LVII. 425 f. Neues Lausitzer Archiv. VII. 230. Mittheil. des Vereins für Geschichte u. Altertum in Erfurt. II. 183 f. III. 187 f. Hormayr: Taschenbuch f. vaterländ. Geschichte. Jahrg. 1850—51. S. 212. F. Günther: der Harz in Geschichts-, Kultur- und Landschaftsbildern. Hannover 1885. 127 f. Sudendorf: Urkundenbuch zur Geschichte der Herzöge von Braunscbweig u. Lüneburg u. ibrer Lande. Hannover 1859—83. IX. 210. Riedel: Codex diplomaticus Brandenburgensis. 1. Hauptabth. X. Nr. 156. Silbermann: Lokal-Geschicbte der Stadt Strassburg. 1775. S. 161 ff. Bonner Jahrb. XXVI. 162. XIX. 131. Leverkus: a. a. O. I. 61. Parzival 180,3.

50) Capit. Suess. 744 c. 7. Similiter constituens, ut illae cruciculae quas Adelbertus per parrochia plantaverat omnes igne consumantur. Mon. Germ. Leg. sect. II. 30.

enen ridenen oder to vot, so sal die wagen stille stan, bit sie mogen vore komen. Svelk wagen erst up die brucgen kumt, die sal erst overgan, he sie idel oder geladen. Eine spätere Version sagt erst: ein itlich strase sol habin sibin fuze in di breite.[51]) Eine wörtliche Ausschrift der ersten Fassung bietet der spätere und für den Süden berechnete Spiegel der deutschen Leute.[52]) Der Schwabenspiegel, welcher auch hier ganz mit den beiden Sammlungen übereinstimmt, hat doch eine bemerkenswerte Eigentümlichkeit in dem: des kuniges strazen suln sehzehen schuhe wit sin.[53]) Schon Lassberg erinnert daran, dass hier möglicherweise ein römisches Gesetz vorschwebte, welches für Privatwege 8 und bei Wendungen 16 Fuss forderte.[54]) Uebrigens erscheint bei dem Schwabenspiegel der Unterschied zwischen königlicher und Landstrasse schon verwischt, denn an einer anderen Stelle fordert er einfach: ein iegeliche wagen straze sol sehzehen schuhe wit sin, daz ein wagen dem andren entwichen muge.[55]) Es entspricht dieses Vermischen von königlichen Heer- und provinzialen Landstrassen durchaus der Zeit; war doch auch stets die Oberherrschaft des Staates, des Königs über die Strasse eine viel bestrittene. Das sächsische Gesetz, welches überhaupt scharfsichtiger ist, scheint diese Gegensätze noch zu fühlen in einer Gegenüberstellung von Königstrasse und Dorf.[56]) Dasselbe Gesetz weiss dann für die offene Land- und Wasserstrasse einen ewigen Frieden.[57]) Damit stehen die Bestimmungen über Strassenraub, über das Fällen der Bäume, das Werfen und Schiessen

---

51) Des Sachsenspiegels erster Theil oder das sächsische Landrecht, herausg. Homeyer. Berlin 1861. 3. Ausg. Buch II. Art. 59_3 u. Anm. 15. S. 287.

52) Der Spiegel deutscher Lande, herausg. Ficker. Innsbruck 1859. S. 118_{175}.

53) Der Schwabenspiegel u. s. w. herausg. von v. Lassberg. Tübingen 1840. Art. 221. S. 103.

54) L. 8 D. VIII. 3. vergl. auch Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129.

55) Lassberg: a. a. O. Art. 181. S. 87.

56) So mut he in scüldegen, dat he den vrede an eme gebroken hebbe, entweder uppe des koninges strate, oder in deme dorpe; to swelker wis he ine gebroken hebbe, to dere wis klage he up ine. Homeyer: a. a. O. B. I. Art. 63_1. S. 217.

57) .... unde des Koninges strate in watere unde in velde, die solen steden vreden hebben, unde allet dat dar binnen kumt. Homeyer: a. a. O. B. II. Art. 66_1. S. 294.

auf Wegen in engster Beziehung.[58]) Eingehend beschäftigen sich diese Volksrechte noch mit dem Ueberfahren. Das Betreten und Befahren ungebauten Landes bleibt ohne Wandel[59]); sonst aber sagt der Sachsenspiegel: Sve so nnrechten wech sleit over gewunnen land, vor iewelk rat sal he geven enen penning, die ridene man enen halven, nnde solen den scaden gelden, of dar sat nppe stat; dar vore mnt man se wol panden. Weret se dat pand weder recht, man bestedeget se mit deme rüchte (d. i. Gericht); so muten se beteren dat rucht mit dren schillingen unde muten doch pandes recht dun.[60]) Dieselben Forderungen stellt der Schwabenspiegel. Der Zoll ist die Mischung eines Waarenzolles und eines Weggeldes nach diesen Rechten; die Erheber haben die Verpflichtung, dafür Brücke nnd Strasse zu erhalten[61]); und wer daher einer Brücke oder Fähre nicht bedarf, ist des Zolles ledig. Pfaffen, Ritter nebst ihrem Gesinde sind aber bereits zollfrei. Der Oberherr des Zolles ist der König, kommt er ins Land, so sind ihm Münze, Zoll und Gericht ledig (d. h. er kann darüber verfügen).[62]) — Eine Verordnung über die Strassenunterhaltung giebt nnr das schwäbische Recht, doch davon später.

6. VON DER MITTE DES 13. JAHRHUNDERTS BIS ZUR MITTE DES 17. JAHRHUNDERTS.

Wenn wir diesen Zeitraum von 400 Jahren nicht weiter gliedern, so geschieht es nur, nm eine geschlossenere Darstellnng des Strassenwesens innerhalb der verschiedenen Stände zu ermöglichen. So gross auch die Verschiebnngen der kaiserlichen und fürstlichen Gewalten sind, welche sich in dieser Epoche vollziehen, so wenig einschneidend sind doch im Grossen nnd

58) Ficker: a. a. O. S. 57_{42}. Lassberg: a. a. O. S. 24_{43}. S. 26_{48}. S. 87_{182}. S. 88_{183} u. $_{184}$.

59) Ungewunnen land sve dar ever veret, it ne si en geheget wese, die blift is ane wandel. Homeyer: a. a. O. B. II. Art. 47_{5}. S. 276. Dasselbe Ficker: a. a. O. S. 115_{169}. vergl. Ruodlieb ed. Seiler. Halle 1881. S. 245_{432}.

60) Homeyer: a. a. O. B. II. Art. 27_{4}. S. 257.

61) Lassberg: a. a. O. S. 91_{195}.

62) Homeyer: a. a. O. Buch II. 27_{1} f. S. 267. B. III. 60_{2}. S. 355. Ficker: a. a. O. S. 110_{133-35}. Lassberg: a. a. O. S. 90_{193} u. $_{194}$.

Ganzen für die Landverbände und Städte, auf deren Schultern nach wie vor die Hauptlast des Wegebaues ruht, diese politisch socialen Veränderungen, wenn wir nicht die grössere Machtstärke, die grössere Concentration der landesherrlichen Regierung und ihrer Einwirkungen — Dinge, die uns erst in zweiter Linie interessieren — besonders betonen wollen. Die gewählte Einteilung nach Ständen oder Kreisen kann als eine zu wenig durchsichtige verworfen werden, aber wir wissen keine bessere.

---

a) Der Kaiser und die Fürsten.

Wie bei den Vorgängern ist auch bei den Kaisern dieser 400 Jahre eine Hauptsorge die Regelung der Zölle, die uns nur deshalb angehen, weil die Zeit darunter auch ein Wegegeld verstand. Obwohl es dem heutigen Beobachter nicht schwer wird, die Hauptzollarten klar und unterscheidend darzulegen, so wird man der Zeit doch kaum gerecht, wollte man ihr dieselbe Klarheit in dem Zollwesen unterschieben. Der Zoll war stets eine Einnahmequelle gewesen und ist es den ganzen Zeitraum über geblieben. [1]) Wenn nun neue Zölle oder Zollerhöhung mit geleisteter Arbeit begründet wurden, so ist dieses nur ein Ausfluss der geschichtlichen und volkstümlichen Ansicht, dass der Zollerheber auch zum Strassen- und Brückenunterhalt verpflichtet sei; eine Ansicht, die bereits in der Karolingerzeit [2]) codificirt ist, welche die Hohenstaufen neu aussprachen [3]), und die seitdem mit immer wachsender Betonung und Schärfe verteidigt ist. [4]) Die Reichsordnung von 1430 stellt, indem sie das Wegegeld als Urtypus der Zölle erklärt, die Sache wohl im Sinne der Zeit, aber nicht in dem der Geschichte dar. [5]) Aber diese Meinung ist

1) Wir sehen ab von den geringen Anfängen des Sperrzolles zu Ende des 16. Jahrhunderts. vergl. Falke: Gesch. d. deutschen Zollwesens. S. 151 f. Vergl. auch die Sammlung älterer eidgenössischer Abschiede. Luzern 1856 ff. III. Abt. 1. S. 373.

2) oben S. 34 an. 34.

3) oben S. 46.

4) Belegstellen finden sich bei Falke: a. a. O. S. 39. 54. 56 u. sonst. Die eingehendere Besprechung des Zolles siehe überhaupt ebenda S. 26—229.

5) vergl. Falke: a. a. O. S. 53.

durchaus damals die gängige[6]), und wie jeder Zollerheber zur Besserung der Strasse verpflichtet war, so glaubte auch jeder Einzelne oder jede Genossenschaft, welche Wege und Stege unterhielt, zum Bezug von Zoll dafür berechtigt zu sein; und sie haben nie unterlassen, sich ein Zollprivilegium vom Kaiser oder Landesherren zu verschaffen.[7])

Die Zollpolitik der Kaiser gleicht denen der Hohenstaufen nur allzu sehr; anstatt in diesen Erhebungen die Haupteinnahmequelle des Reiches zu finden, suchen sie durch masslose Verleihungen an Fürsten und Städte, sich diese geneigt zu machen. Dagegen war eine straffere Handhabung einzelner Herrscher, wie Rudolfs von Habsburg und Albrechts von Oesterreich, als eine vorübergehende nur wenig eingreifend. Zudem sind dem Kaiser die Hände gewissermassen gebunden, da seit Friedrich II. die Beistimmung der Fürsten zu seinen Beschlüssen erst notwendig war; und diese Neuerung, die Rudolf I. anerkannte, blieb zur ungemeinen Stärkung der Fürsten und vor allen der Kurfürsten in Kraft, bis die Wahlkapitulationen Karls V. (1519) die sechs Kurfürsten als besonderen Rath für Zollverleihungen unter anderen als zu Recht bestehend anerkannte. Damit gewinnt die Periode bis 1648 den Anschein der Ordnung und Mässigung. Indem das kurfürstliche Kollegium mit zäher Folgerichtigkeit und nicht ohne Rücksicht auf das Wohl des Reiches Zollsachen auf Reichs-, Deputations- und Kurfürstentagen zur Geltung brachte, erhielt das Zollwesen einen Mittelpunkt, wo alle Beschwerden,

6) Wie gängig diese Ansicht war, beweist, dass Ulrich, Herr zu Hanau, seine mit Unrecht zu Hanau und Steinau erhobenen Zölle in seinem Testamente znr Reparatur der dortigen Strassen u. Brücken vermacht. 1323. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. IX. S. 383₃.

7) Bei den zahllosen Urkunden weisen wir nur hin auf: Tzschoppe n. Stenzel: Urkundensammlung zur Geschichte des Ursprungs der Städte etc. in Schlesien n. in der Oberlausitz. Homburg 1832. S. 258. Wenck: hessische Landesgeschichte. 1783 ff. Urkundenbuch zum 2. Band. S. 309. Sudendorf: a. a. O. V. Nr. 119. Wigand: Wetzlar'sche Beiträge für Geschichte und Rechtsaltertümer. III. 235. 236. Schöppach: hennebergisches Urkundenbuch. Meiningen 1842 ff. III. Nr. 87. Schöpflin: Alsatia diplomatica. II. Nr. 1346. Z. f. G. d. Oberrheins. IV. 22. Codex diplomaticns Saxoniae. V. Nr. 355. Riedel: Codex diplomaticus Brandenburgensis. I. Hauptteil. Bd. VI. Nr. 206. Seibertz: Urknndenbuch zur Landes- u. Rechtssgeschichte des Herzogthums Westfalen. Arnsberg 1839 ff. III. Nr. 1004 u. 1027. Lacomblet: a. a. O. III. 202 u. 1009.

Berichte nnd Bitten zusammenliefen, und jede Neuernng ihre rechtliche Begründnng oder verdiente Abweisung erwarten durfte. Der kaiserliche Erlass diente nnr dazu, die hier gefassten Beschlüsse als Gesetz zu verkünden.[8])

Die fürstliche Gewalt ist in einem steten Anfsteigen begriffen, in demselben Masse, wie die der Kaiser abnimmt. Wie früher verleihen sie Zölle[9]) nnd gewähren Befreinngen davon[10]), sie sind bei Wege- nnd Brückenverlegnngen im Streitfalle oberste Schiedsrichter[11]), sie befehlen, wie der Kaiser, den Strassenzwang an[12]), sie üben allein oder in Verbindung mit anderen den Strassenschutz aus[13]), und sie lösen für die Privilegirten das Grundrnrrecht ab, wonach die anf Strassen nnd Brücken umgefallenen Wagen oder Güter gleichsam als Strandrecht vom Brücken- oder Wegebesitzer einzuziehen sind, erst Karl V. schaffte das Recht im ganzen Reiche ab.[14]) Die Grenze zwischen fürstlicher und kaiserlicher Machtbefugniss ist keineswegs feststehend; Gewohnheit und wirkliche Macht waren hier zu allen Zeiten die entscheidenden Faktoren. Der Unterschied zwischen königlicher, d. h. nnter königlicher Botmässigkeit stehender Strasse und zwischen landesherrlicher ist längst verwischt; der Name Königstrasse berechtigt nicht mehr anf den Schlnss, dass sie unter kaiserlicher Gerichtsbarkeit oder unter derjenigen eines

8) vergl. Falke: a. a. O. Eichhorn: deutsche Staats- u. Rechtsgeschichte. 5. Aufl. Göttingen 1843 f. III. § 436. IV. § 477.

9) z. B. Z. f. G. d. Oberrheins. XIII. 106.

10) Z. f. G. d. Oberrheins. II. 449. 470. V. 426. 462. So befreit 1542 Herzog Erich der Jüngere allgemein die Klöster vom Weggeld. Kleinschmidt: Sammlung von Landtags-Abschieden etc. Hannover 1832 f. II. 58₁₆.

11) Codex diplomaticus Saxoniae. V. 2. Hauptabth. Nr. 118. Sudendorf: a. a. O. II. 392. Lacomblet: a. a. O. IV. 454. 449.

12) Tzschoppe u. Stenzel: a. a. O. S. 598. Archiv f. Kunde österreich. Geschichtsquellen. XXVII. 15 an. 7. 16 an. 24.

13) Sudendorf: a. a. O. III. 153. IX. Nr. 255. X. Nr. 2 u. 3. G. F. Sartorius v. Waltershausen: urkundliche Gesch. des Ursprungs der deutschen Hansa. ed. Lappenberg. Hamburg 1833. II. 129. 232. Sudendorf: a. a. O. VII. 33. VIII. Nr. 234. Lacomblet: a. a. O. III. 343.

14) so Herzog Otto für die Bürger von Hannover 1280. vergl. Grote u. Brönnenberg: das hannöverische Stadtrecht. Hannover 1843. S. 33. vergl. auch Sartorius-Lappenberg: a. a. O. I. 155. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. IX. 39. 41. 29. Geering: Handel u. Industrie der Stadt Basel. 1886. S. 183. Lamprecht: II. 292 f. Sudendorf: a. a. O. VII. 135.

solchen stehe, welcher vom Kaiser damit helehnt sei.[15]) Die mit der Bezeichnnng Köuigstrasse gleichwertigen Namen „unse strate", „vrie strate", herzogliche Strasse, unsere Herren Strasse[16]) hekunden hinlänglich, wie hier einzelne Gewalten die Ueberhand hekommen hahen. Für dieses Geschehniss wird sich ein fester Zeitpunkt niemals angeben lassen; wie beim Zollverleihen erst nach und nach eine Ausdehnung nntergeordneter Gewalten stattfand, sind es auch hier allmähliche Uebergriffe gewesen. Zudem konnte man bei der innigen Verhindung zwischen dem Lande und der erblichen Gewalt auch zweifeln, ob neuangelegte Wege unter kaiserlicher oder territorialer Gewalt standen, wie es mit den Vicinalwegen, die mit der Mark verbunden waren, zu allen Zeiten gewesen war. Aus diesem etwas unsicheren Zustand, der sich erst im Lauf der Zeit festigen und klären sollte, entsprangen natürlich eine Reihe von Unhequemlichkeiten, und häufig genug müssen Verhandlungen angeknüpft werden, um sich üher die Gerichtsharkeit der Strassen zu verständigeu[17]); denn — und das ist das nnleidigste — diese Gerichtbefugniss gilt auch als eine Einnahmequelle und wird häufig (z. B. zur Tilgung von Schulden) verlehnt.[18]) Nicht selten hefreien die Fürsten einzelne ihrer Untertanen oder kleinere Verhäude von allerlei Diensten, worunter oft hurwerc und hruewere genannt werden.[19]) Dass unter burwerc Hand- und Spanndienste zum Wegebau bezeichnet sind, ist wohl feststehend, da das Wort heute noch im Göttingenschen in dieser Bedeutung vorkommt[20]);

15) über Belehnung mit Strassen vergl. Lamprecht: a. a. O. II. 237 f. und unten.

16) Lacomblet: a. a. O. III. 991. Sudendorf: a. a. O. IX. Nr. 260. X. 148. VI. 118. Sehr bezeichnend ist aus einem Weisthum (von 1556 allerdings erst): meiner gn. h. graffen zn Sponheim kayserliche hohe strasse. Grimm: Weisthümer. II. 204.

17) Sudendorf: a. a. O. IX. 260. III. Nr. 138. II. Nr. 565.

18) Sudendorf: a. a. O. I. Nr. 303 (S. 171). II. 79 (S. 45). VI. S. 100 an. 1. Nr. 122 vergl. auch Jahrb. d. Vereins f. mecklenburg. Geschichte u. Alterthum. X. 386 ff. Dasselbe bedeutet wohl die Belehnung des Landgrafen Hermann von Hessen an Conrad von Asche 1377, mit der „vryheit over de straten de in demo gude lit". Sndendorf: V. 103. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. II. 118 u. unten.

19) Lovorkus: a. a. O. I. 174. Sudendorf: a. a. O. IV. 368. VII. N. 97. Lacomblet: II. 586. III. 979.

20) Sndendorf: a. a. O. VII. Nr. 97. Anm.

sehr häufig wird aber auch Brücken- und Burgwerk oder Landwehre von solcher Befreiung ausgenommen.[21]) Ebenso häufig finden sich Urkunden von Fürsten oder Corporationen über die Verleihung von Fähren und Furten, welche bei der verhältnissmässigen Seltenheit der Brücken eine sehr grosse Rolle spielten.[22]) — Mit dem 16. Jahrhundert tritt die fürstliche Macht in ein neues Stadium ein, nicht als ob sie geringer und beschränkter würde, im Gegenteil, durch die Entartung des ritterlichen Elements und durch den Rückgang der Städte und Städtebündnisse bekommt sie eine Concentration auf die Person des Landesfürsten hin, wie es die voraufgegangene Zeit nicht gekannt hatte. Und doch forderte die neue Zeit, welche mit ihrer eminent commerziellen und industriellen Seite der mittelalterlichen territorialen Abgrenzung so feindlich ist, ihre Berücksichtigung. Mit einer Selbstverleugnung, wie sie bei der jetzigen Machtfülle der Fürsten in Erstaunen setzt, unterwarfen sich die Einzelnen den kurfürstlichen Beschlüssen und erduldeten Einsprache in ihre Wünsche, z. B. bei der Zollbewilligung, wie sie es früher kaum zugegeben hätten.[23]) Die übrigen Rechte mit ihrer nur privaten Seite wurden ihnen natürlich nicht geschmälert. Seit dem 16. Jahrhundert begeben sich die Fürsten in ihren Landes- und Polizeiordnungen mehr und mehr daran, für das von ihnen beherrschte Land allgemein gültige Normen zu schaffen, wie Wege und Brücken zu unterhalten seien. Diese gesetzgeberische Thätigkeit beschränkt sich freilich meist auf die allgemeine Anordnung, „dass es mit diesen Dingen wie seit Alters her gehalten werden soll“[24]), sie fussen also auf den markgenossenschaftlichen Gewohnheiten, wie wir sie in den Weisthümern noch finden werden; aber diese Anfänge konnten und sind im 18. Jahrhundert zu Bestimmungen ausgereift, welche zu einem technisch vollkommenen Wegebau führten. Zudem brachten diese Landesordnungen eine strengere und landesherrliche Beaufsichtigung und zuweilen Leitung[25]), die ersten Grundbedingungen grösserer Unternehmungen.

---

21) Leverkus: a. a. O. I. 474. 559. III. 610. Sudendorf: a. a. O. VIII. 250₄.

22) Sudendorf: a. a. O. II. Nr. 537. 407 u. 412. IX. S. 128₅. Beyer: a. a. O. III. 915.

23) Falke: a. a. O. S. 147 ff.

24) z. B. Bairische Landesordnung von 1553. Buch IV. Titel 14. Art. 1.

25) vergl. z. B. die Polizeiordnung des Bischofs von Paderborn von 1655

Die einstigen Befugnisse der Kaiser, wie sie sich unter den Karolingern am reinsten darstellen, sind voll auf den Gebietsherren übergegangen und werden im selben Geiste unter Anlehnung an das Ueberlieferte von ihnen geübt.[26])

Was die Kaiser als solche für den practischen Wegebau getan haben, wird wohl so gut wie nichts sein und muss als weit geringer angeschlagen werden, als wir es bei den sächsischen und hohenstaufischen Kaisern zu tun haben. Die Bande zwischen den Ländern, welche nicht zur Hausmacht gehörten, und dem kaiserlichen Herrscher waren eben schon zu sehr gelockert. König Ruprecht z. B. verlangt einmal auf seiner Reise nach Italien von Venedig 1401 die Herstellung einer Brücke über die Piave, was ihm aber genügend guter Furten wegen abgeschlagen wird. König Sigismund befahl, dass die Kuppler-, Huren- und Frevelbussen zur Ausbesserung der Wege verwendet werden sollten, damit das Sündengeld zu „Gute gebracht" würde.[27]) Ihre sonstige Thätigkeit für diese Dinge erstreckt sich auf ihre eigenen Länder, und da bemühen sie sich wie die übrigen deutschen Gebietsherren.[28]) Die Fürsten haben in zunehmender Erkenntniss sich immer mehr für den Brücken- und Wegebau interessiert. Man muss wirklich annehmen, dass ein grosser Teil der Zölle von ihnen zu diesen gemeinnützigen Arbeiten verwandt ist, sonst könnte nicht so oft die Erhebung derselben damit begründet sein, und die Verbindung zwischen Zollerheber und Strassenunterhalter im Sinne der Zeitgenossen eine so innige sein. Bei grösseren Werken greifen sie auch wohl ein, so wandeln die Grafen Hartmann und Albrecht von Werdenberg den alten Saumpfad über den Arlberg, welcher Tirol und Voralberg verband, in eine Fahr-

in Wigand: die Provinzialrechte der Fürstenthümer Paderborn u. Corvey in Westphalen etc. Leipzig 1832. III. 212.

26) Aus dem schon angeführten Grunde der Verwandtschaft mit den bäuerlichen Gesetzen, werden die Landesordnungen im folgenden Abschnitt mit besprochen.

27) .... ibi prope quada satis bona, que quadari possint. Z. f. Gesch. d. Oberrheins. V. 298. Raumer: histor. Taschenb. 1869. S. 358.

28) Eine eingehendere Behandlung der deutschen Kaiser nach dieser Seite hin kann bei der unermesslichen Menge der Urkunden und anderen Nachrichten nur ein Spezialgeschichtsschreiber geben; dasselbe gilt von den übrigen Fürsten. Wir geben in den Anmerkungen Belegstellen, wie sie uns der Zufall an die Hand gab.

strasse um, allerdings war deren Begehung im Winter noch mit Gefahr verbunden.[29]) 1484 stellte der Erzherzog Sigmund von Tirol den Weg über den Brenner her, und er wird gerühmt als der Erfinder der wahren Kunst, die Berge gangbar zu machen.[30]) „Nicht allein für Menschen und Pferde, auch für Lastwagen hat er Wege geschaffen über die abschüssigen Felsen, indem er sie durch Feuer, Schwefel und Eisen spalten und an verschiedenen Stellen grosse Mengen wegräumen liess.“ 1365 verpfändet Herzog Wilhelm von Braunschweig und Lüneburg ein Schloss mit der Weisung, ein Steinwerk und Brücken zu bauen[31]). Auch für die Pflasterung der Städte haben sie gesorgt, wie z. B. Landgraf Georg I. für die von Darmstadt.[32]) Man darf sich freilich dabei keinen Illusionen hingeben, es hat wohl nur selten einer der Fürsten aus eigenem Säckel diese Bauten bezahlt, es sind die Leistungen der Untertanen, die hier in ausserordentlicher Weise durch das Gebot der Fürsten angestrengt werden. So legte der Bischof von Freising 1597 mit Hülfe der Rottfuhrleute Strassen an[33]), und noch 1714 fuhren die Gemeinden zum Bau der Heerstrasse von Rorschach bis Wil den Kies an, nur um der Befreiung vom Weggeld willen; Fürstabt Beda von St. Gallen baute hier die Strasse.[34]) Die eigentlichen Träger des Wegebaues sind also die Land- und Stadtgemeinden.

b) Die Landstände.

Ohne die Grösse der Leistungen für Wege- und Brückenbau seitens der regierenden Herren herabmindern zu wollen, muss man doch den breiteren Schichten der Landstände und den Städten

29) Vorarlberg aus den Papieren des in Bregenz verstorbenen Priesters Johann Josepf Weizenegger, herausgegeben von Merkel. Innsbruck 1839. II. 259 ff.

30) So Fabri vergl. Jahrbuch f. Schweizer Geschichte. IV. 211 f.

31) Sudendorf: a. a. O. III. N. 264.

32) Walther: Darmstadt, wie es war und wie es geworden. 1865. S. 37. Andere Beispiele siehe noch Sudendorf: III. 269. Verein f. Gesch. u. Altertum Westfalens. XXX. 75 f. Baer: Chronik über Strassenbau etc. in Baden. S. 72 an. 6. Mittheil. d. anthropolog. Gesellschaft in Wien. XVI. 63. Neues Lausitzer Magazin. LVI. 357. Lamprecht: a. a. O. II. 242. III. 313 f.

33) Z. f. deutsche Kulturgeschichte. 1875. S. 435.

34) Arx: Geschichte des Kantons St. Gallen. 1810 ff. c. III. 622 ff.

den grösseren Anteil daran zuerkennen. Die Landstände, um bei diesen zunächst zu verweilen, haben nicht nur die Anordnungen der Herren ausgeführt, sondern sie sind auch bald zu einer selbstständigen Sorge für die Strassen gekommen. Später ist ihnen diese freie Selbstbestimmung mit dem Erstarken der Grund- und Schirmherrschaft freilich immer mehr verkümmert worden.

Das erste genossenschaftliche Leben und Zusammengehen des Mittelalters vollzieht sich in der Mark; sie ist in ältester Zeit der Ausdruck der Wirtschafts-, Heeres- und Gerichtszusammengehörigkeit. Die rasche Entwickelung der deutschen Wirtschaft machte aber eine Beschränkung der alten grösseren Marken wünschenswert, die sich auch im 12. und 13. Jahrhundert vollzog. Seit jener Zeit haben sich die Märkerdinge wohl häufig noch gegliedert, aber die Gerichtsbezirke sind ihnen nicht darin in entsprechender Weise gefolgt. Die Trennung der gerichtlichen und der den Anbau betreffenden Fragen ging allmählich vor sich, indem die Märker immer mehr zu ländlichen Korporationen herabsanken, welche nur ihre agrikulturen Interessen berieten. Die Schutz- und Grundherren zogen aber in ihrer Hand die Fäden oberer und niederer Gerichtsbarkeit fester zusammen. Seit dem 16. und 17. Jahrhundert haben diese Bestrebungen zur ungemeinen Stärkung der Landeshoheit geführt, die nunmehr die letzten Reste bäuerlicher Unabhängigkeit vernichtete.

Weil diese Processe sich langsam vorbereiteten und vollzogen, bekommt das deutsche Rechts- und Verwaltungsleben des platten Landes ein sehr buntes Ansehen [1]; und dieselbe Buntheit finden wir auch wieder bei der ländlichen Verwaltung und Beaufsichtigung für Wegebauten. Zu den gemeinen Marknutzungen gehören nämlich die der Wege und Stege, und der gemeine Weg kann nicht der Benutzung entzogen werden, ist er auch viele Jahre nicht gebraucht. [2] Ob die Königstrasse unter den Sachsen- und Hohenstaufenkaisern noch eng mit diesen Herrschern zu verknüpfen sei, glaubten wir oben verneinen zu

1) Von einer eingehenden Darstellung mittelalterlicher Markverhältnisse sehen wir selbstverständlich ab; wir verweisen auf v. Maurer: Geschichte d. Markenverfassung in Deutschland. Erlangen 1856, dem wir folgen; einzelne Berichtigungen giebt Lamprecht: a. a. O. I. 169—328. 991 ff.

2) v. Maurer: a. a. O. S. 35. 162. Richthofen: a. a. O. S. 269₃₂. Maurer Frohnhöfe. II. 469 ff. III. 28 ff. Lamprecht: a. a. O. I. 284.

können [3]), nnd in späterer Zeit wird die Heerstrasse immer mehr in Verbindnng mit der Markgenossenschaft nnd der Grund- oder Landesherrschaft gebracht, wie z. B. auch die Bestimmnngen über den Fund auf der Strasse beweisen. [4])

Wäre es nötig, sagt das Rheinganische Landrecht aus dem Ende des 14. Jahrhnnderts, dass die gemeine Landschaft des Rheingaues mit einander zu sprechen hätte von Sachen, die das Land berühren, so mag die Landschaft nach eigenem Ermessen znsammenkommen „auf der Lützel nawe bey einer Pön" nnd eine Hagelsprache halten. Ebenso mag auch jeder Flecken nnd jedes Dorf zusammenkommen und seine Marken berichten „alss nm Wald nnd Weid, Holz und Trifft, weg und Steg"; aber gegen die Herrlichkeit des guten S. Martins und des Erzbischofs zu Mainz sollen sie keinen Bund machen. Und weiter nnten heisst es: Klagt Jemand um Wasserlose oder einen Jackweg, so soll er zwei Bürger (offenbar als Zeugen) nehmen nnd den anderen beklagen. Will der Beklagte nicht räumen, so soll der Kläger seine Sache bei der gemeinen Bürgerschaft anbringen, und bezeugt diese, dass der Beklagte im Unrecht ist, so soll der letztere binnen vier Tagen „räumen" bei der höchsten Busse [5]) Diese freie Selbstbestimmung wird ein Ueberkommniss aus alter Zeit sein; und die Bnssen werden früher auch allein der Gemeinde zugeflossen sein. Früh findet sich daneben das Verfügungsrecht und damit die Gerichtsbarkeit in der Hand der Grundherren und der Fürsten, so z. B. überweisen die Märker an den Grafen von Sayn 1231 die Strassengerichtsbarkeit im Hochgerichte Heimbach-Weiss-Gladbach. [6]) Die Bnssen fielen damit den Herren ganz oder teilweise zu. Die hierdurch angebahnten Varianten sind endlos; wir erwähnen einige. Ein jeder Spittelmeister hat das Recht, das dem Kloster St. Clara gehörige

3) oben S. 61 f.

4) v. Maurer: das Stadt- und das Landrechtsbuch Rnprechts von Freising. Stuttgart n. Tübingen. 1839. S. 289. Hardt: Luxembnrger Weisthümer. S. 77. Grimm: Weisthümer. III. 103. 751 f. vergl. auch: Das Kaiserrecht nach der Handschrift von 1372, herausg. von Endemann. Cassel 1846. S. 76.

5) Bodmann: Rheinganische Altertümer etc. Mainz 1819. S. 625.

6) Graf Heinrich von Sayn in villa (Valendar) . . . . excessns inhabitantium super publicis stratis, qnas nimium artarunt agris vineis grangiis et edificiis, que preter debitnm ampliarunt, seculari iudicio corrigi (fecimus) vergl. Lamprecht: a. a. O. I. S. 259 an. 2.

Dorf Egringen in Bezug auf „brugg, wege, bann und Bannwarte" zu befehlen.[7]) Der Commenthur und die Brüder der deutschen Herren sollen im Dorfe Fischingen Brücke, Weg und Bann ordnen. Von den grossen Besserungen bekommen sie ein Drittel, die Dorfleute das Uebrige.[8]) Die Schöffen zu Weilerswist erkennen den Erzbischof zu Köln als Gewalt- und Grundherren des Dorfes und auf seinen Gütern an.[9]) Dem Herzog von Lothringen wird im Bezirk zu Rimsbach die hohe Landstrasse hinsichtlich Geleits- und Fundrecht zuerkannt. Wenn Etwas neben ihr gefunden wird, gebührt ihm nur ein Viertel davon.[10]) „Item", so heisst es im Weistum des Stapelhofs Oberwesseling von 1573, „vorter wrögen die geschworen unrechte weghe, unrechte stege, unrechte pfaele, steine, rheyne und ahn hoffs gueteren ouerbaw mit zunen und grauen; die gewalt stehet zu den herren".[11]) 1443 weisen im Weistum von Heistert die Geschworenen den Herrn von Sleiden „einen herrn in der strassen zu Heystart zwischen himmel vnd erden und nit weiter dann die strassen weit, breit und lang seind."[12]) In Obernhausen soll am Ende des 14. Jahrhunderts „ze meyen vnd ze herbst" ein Küster um Weg und Steg richten.[13]) Die Offnung zu Neerach aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts betraut die Vögte und Amtleute der Herren von Zürich mit der Aufsicht über die Instandhaltung der offenen Landstrasse[14]); dasselbe hat in Flekstein der Probst von Basel zu thun.[15]) Nach der Richtung zu Niederolm muss die Gemeinde über die Wegebesorgung wachen und die Schäden abzustellen heissen, wenn sie gegen den Herrn „ongefreuelt" sein will.[16]) In Sotzbach bedurfte es im 15. Jahrhundert der Vereinigung eines Amtmanns oder eines Kellners zu Birstein und eines Schultheissen, der im Gericht gesessen war, um Wegeangelegenheiten gültig abzu-

7) Burckhardt: Hofrödel von Dinghöfen Baselischer Gotteshäuser und anderer am Ober-Rhein. Basel 1860. S. 221 f.

8) Grimm: Weisthümer. I. 320 f.

9) ebd. II. 724.

10) ebd. III. 751.

11) ebd. III. 847.

12) ebd. III. 850.

13) ebd. IV. 303.

14) ebd. IV. 317.

15) ebd. IV. 452. vergl. 587.

16) ebd. IV. 599.

stellen.[17] In Burtscheid soll die Grundfrau der Herrlichkeit und des Dorfes die Wege und Stege offen halten.[18] Für Truongen haben ein Vogt und der Waibel als Bevollmächtigte Walthers von Anwyl Macht, diese Dinge zu gebieten; im Fall auf seinen Befehl innerhalb 8 Tagen von den Hofgenossen keine Abstellung erfolgt ist, so büssen sie mit 3 β. Die Besichtigung des Angeordneten geschieht durch Amtmann und Waibel und Etlichen, die sie dazu berufen. Bei wiederholter Mahnung steigt die Busse, deren Gefälle dem Herrn oder dem er sie überlässt, gehören.[19] Das Gericht der Landmeierei Bettemburg (1594), bestehend aus einem Ober- und Unterlandmeier, acht Schöffen und einem Gerichtsboten, hat das Recht, die landfürstlichen Strassen in dem Gericht auszugeben und abzumarken. Von dem Frevler am Wege (d. h. der in die Landstrasse gepflügt hat) und von dem, welcher sich gegen die Strasse hat abmarken lassen, gebührt dem Gerichte „vier grois“. Von jedem Schuh in die Breite, womit die Landstrasse überackert und überbaut ist, gebührt dem Landfürsten ein Batzen; was darauf wächst oder gebaut ist, gehört aber dem Oberlandmeier. Das im Gerichtsbezirke verlorene und nicht wieder geforderte Gut gehört nach sechs Wochen drei Tagen zur Hälfte dem Finder und zur Hälfte dem Oberlandmeier.[20] Die Dorfordnung zu Vendheim bei Strassburg (1551) trägt dem Schultheissen und dem Gericht auf, Wege und Stege durch die Gemeinde mit Frohnen zu halten zu einer Zeit, wenn es allen passt.[21] Des Hofes Gryffenberg altes Recht (1475 Abschrift) ist es, drei Dorfmeier zu setzen, welche dem Herrn von Gryffenberg schwören. Sie gebieten auch Steg, Weg und Efaden zu machen. Unter ihnen steht als ihr Diener ein Waibel. Von den Bussen bekommen sie wie der Waibel einen Anteil, das Uebrige gebührt dem Herrn.[22] Lange haben sich auch die Freigerichte Westfalens gehalten, vor deren Forum das Abzeunen, Abbauen, Abgraben und Beengen der Helwege, Kirchwege u. s. w. verhandelt wurde; erst auf der Wende des 17. Jahrhunderts geht ihnen die

17) Grimm: Weisthümer. III. 402.
18) ebd. VI. 709.
19) ebd. V. 173.
20) Hardt: Luxemburger Weisthümer. S. 112.
21) Z. f. Gesch. des Oberrheins. VII. 279.
22) Schauberg: Z. f. schweizerische Geschichtsquellen. I. 52 f.

Weisung zu, sich in ihren Beschlüssen nach den Reformationen und dem Reichstage zu richten.[23])

Dies mag genügen, die eigentümliche Verquickung von Herren- und Märkerrechten zu zeigen. Die Markgenossenschaften, grössere und kleinere, sind nicht ohne Anteil an der Verwaltung. Oft haben sich von der einstigen Unabhängigkeit nur geringe Reste erhalten, wie z. B. dass die Markgenossen oder deren Vertreter, Schöffen u. s. w., einiges von den Bussen erhalten, oder dass sie das Beaufsichtigungsrecht ganz oder teilweise haben, oder dass es erst ihres Erkenntnisses bedarf, Jemanden straffällig erscheinen zu lassen. Die polizeiliche und nur verwaltende Thätigkeit hier trennen zu wollen, wäre bei dem Ineinandergreifen der beiden ein wenig fruchtendes Unternehmen. Rein und durchsichtig gestaltete sich diese Scheidung erst in einer Zeit, die hinter dem uns vorgesetzten Endtermin liegt.

Die Markgenossenschaft hatte, dem Zuge der Zeit folgend, in immer ausgedehnterer Weise eine ständige Vertretung im Zender, im Schöffenkollegium erhalten, die ohne Berufung des Dingtages über einfachere Fälle entscheiden konnten. Oben sahen wir schon Schöffen oder Berufene mit der Besichtigung der Mark betraut, und nach dem Urteile zu Vehlen soll der Gaugraf als Entgelt für den Ganhafer und die Hühner die Besserung und den Wohlstand der Wege und Stege befördern[24]), wie in den Alpen es dem Alpmeister oblag.[25]) Am westfälischen Freigerichte klagten die Bauerrichter als Wortführer ihrer Gemeinde die Mängel an, damit der Schuldige dann das Strafgeld zahlte, welche sonst die Gemeinde der Sammtbürgerschaft und des Sammteigentumes zahlen musste.[26]) Dieses Oberaufsichtsrecht und die Verpflichtung blieb in einigen Bezirken immer mit dem Gericht verbunden. An anderen aber werden besondere Personen damit betraut, die von der Gemeinde oder vom Herrn bestallt sind. Nach dem Weisthum von Aschau (1561) sollen jährlich zwei Gewalthaber genommen werden, die der Meier vor der Gemeinde bestabt, sie

23) Kindlinger: münsterische Beiträge zur Geschichte Deutschlandes, hauptsächlich Westfalens. Münster 1787—93. I. 1. 129 f. III. 2. Abth. 1. Teil. S. 226. 2. Abth. 2. Teil. Nr. 211. Nr. 235.

24) Grimm: Weisthümer. III. 313.

25) v. Maurer: Markverfassung. S. 41 f. S. 45 f.

26) Kindlinger: a. a. O. III. 1. Abth. 1. Teil. S. 10.

sollen unter anderen die Besserung der Strassen anbefehlen.[27]) 1608 wird dem Schwentmeister in Millstadt auferlegt, auf Wege und Stege zu achten[28]); zu demselben Zweck wird in Unzmarkt von der Bürgerschaft Wegemacher und Brunnenmeister erwählt.[29]) In Getzndorf ist der Hüter damit beauftragt.[30]) Nach dem Elgger Herrschaftsrecht von 1535 werden aus den ansässigen Bürgern drei Feldbaumeister vom Vogt, dessen Ratsmann und drei Elgger Räten erwählt. Daselbst wird auch ein Fleckenbaumeister erkoren, dem ein Brunnenmeister beigegeben wird. Ihnen sind die Brücken und Wege der Feldmark und des Fleckens unterstellt.[31])

Die landesherrlichen Polizeiordnungen, die hie und da erschienen, begnügten sich, dies Aufsichtsrecht innerhalb der Gemeinden weiter wirken zu lassen.[32]) Dietrich Adolf, Bischof von Paderborn, befiehlt 1655 seinen Beamten, auch den Gerichtsherren, Junckern, Bürgermeistern und Rat, gute Aufsicht zu halten.[33]) Die Bairische Landesordnung von 1553 betraut mit der Oberleitung und Ueberwachung die Zöllner und Mautner, ebenso die Pfleger und Landrichter. Bei Streitigkeiten mit den Landsassen entscheidet der Landesfürst oder die Hofräte oder im Viceamt das landesfürstliche Regiment.[34]) In Wartenfels (1585) soll der Pfleger nach fürstlichem Mandat für den guten Zustand der Landstrasse, Gangsteige, Todtenwege und Stege sorgen. Vierzehn Tage nach Gebot im Landsrecht sollen die Verpflichteten die Wege bessern.[35]) Daneben sind auch eigene Wegmeister mit der Aufsicht der Strassen betraut, wie es im 16. Jahrhundert unter

---

27) Oesterreichische Weisthümer, ediert von der kaiserlichen Academie der Wissenschaften. Wien 1870 ff. IV. 381.

28) Oestr. W. VI. 498_{13} vergl. 478_{36}.

29) ebd. VI. 261_{12}.

30) Oesterreichische Rechtsbücher des Mittelalters von Kaltenbäck. Wien 1846. I. 199.

31) Pestalutz: vollständige Sammlung der Statute der eidgenössischen Cantons. Zürich 1834. I. S. 272 f. S. 289.

32) über die Entstehung der landesherrlichen Gewalt, vergl. Maurer: Frohnhöfe. III. 155 f. Dorfverfassung. II. 209.

33) Wigand: die Provinzialrechte der Fürstentümer Paderborn und Corvey in Westphalen. III. S 212 f.

34) Bairische Landesordnung von 1553. Buch IV. Titel 14. Art. 1 u. 2. vergl. Tyroler Landesordnung von 1603. Buch IV. Artikel 1.

35) Oestr. Weisthümer. I. 163_{1}.

Philipp dem Grossmütigen in Hessen war.[36]) Diese Sitte griff im Lauf der Zeit immer mehr um sich, so dass der Reichstagsabschied von 1670 den Obrigkeiten vorschreibt, gewisse Beamte anzustellen, zur Inspection der Strassen, im Fall solches noch nicht geschehen sei.[37])

Die Befugnisse dieser Vorgesetzten ist im Grossen schon oben angegeben. Sie hatten ursprünglich nur zu bestimmten Zeiten die Markwege und Brücken zu beschauen. Das Weistum zu Rheinbach bestimmt dazu, „wan das gericht auff ist, soll man die strassen begehen". [38]) In Getzndorf hat der Hüter dies um St. Georgstag zu thun [39]), in Rauchenwarth sollen die Richter und die vier Geschworenen jährlich beschauen [40]), in Guppolzkirchen zu St. Georgs- und St. Laurenztag, und wo sie etwas finden, sollen sie ein Kreuz aufstecken. Bessert der so Ermahnte nicht den Schaden, so thut es der Bergmeister auf Kosten des Säumigen.[41]) Allgemeiner bestimmt die Tarscher Waldordnung, die Holz- und Waldbürger sollen „am längs und herbst zu bequemer, rechter, gueter, frieer zeit" ihre fleissige Besicht halten.[42]) Die schon angezogene Polizeiordnung des Bischofs Adolf von Paderborn setzt dafür die österlichen Feiertage an [43]), die ältere bairische Landesordnung verlangt aber bereits eine zweimalige Revision im Jahr.[44]) Uebrigens ist nach dem milden und langsamen Verfahren im Mittelalter selten gleich zu einem Bestrafen des Säumigen oder Uebertreters geschritten; dies geschah meist erst nach ein oder mehrfachem Mahnen.

Erwähnt sei noch, dass auch die Wegeangelegenheiten von Fürsten auf Landtagen entschieden wurden und dadurch seit dem 14. Jahrhundert einen allgemeinen Charakter bekamen [45]); auch in der Schweiz wurden diese Dinge vor den Tagessatzungen als

36) Z. f. deutsche Kulturgeschichte. 1856. S. 489 f.

37) Reichstags-Abschiede. IV. S. 75.

38) Archiv f. Geschichte des Niederrheins. VI. 308.

39) Oestreich. Rechtsbücher des Mittelalters. I. 199.

40) ebd. I. 406.

41) ebd. S. 153.

42) Oestreich. Weisth. IV. 313.

43) oben S. 71.

44) Bairische Landesordnung von 1553. B. IV. Titel 14. Art. 2. vergl. Kleinschmidt: II. 214[16].

45) Kleinschmidt: I. S. 68. 224. 228. II. 58. 214. 256.

eine die gesammte Eidgenossenschaft interessierende Sache verhandelt.[46])

Wir sagten schon oben, dass die öffentliche Strasse als Regal galt, wofür der noch im spätesten Mittelalter vorkommende Name „Königstrasse“ wahrscheinlich ein Beleg mit sein kann. Zugleich sprachen aber andere gleichwertige Bezeichnungen für die Zerrüttungen dieses Verhältnisses[47]), nur in Resten hat sich die kaiserliche Oberhoheit hierfür gewahrt.[48]) Kaiser Maximilian widersetzte sich 1499 dem von Basel und Solothurn geplanten Wegebau über den grossen Hauenstein, aber man erwiderte ihm einfach, es sei nur die Anfbesserung eines alten Weges.[49]) Die Gerichtsbarkeit über die Königstrasse lag einmal in der Hand der Grafen, sie standen seit karolingischer Zeit den Marken und deren gemeinschaftlichen Leistungen vor, nnd sie sind auch wohl später noch einmal ausdrücklich mit der Königstrasse belehnt, wie es 1349 an die Grafen von Schwarzenburg geschah.[50]) Sie sind gewissermassen die Vertreter der kaiserlichen Gewalt und ziehen die Strafen ein, wogegen die Frevel an nur markgenossenschaftlichen Wegen vor einem anderen Forum geahndet werden.[51]) Doch mnss man auch annehmen, dass hin nnd wieder die Polizeigewalt in der Markgemeinde geruht habe, gerade wie dieser die Pflicht war, die via regia zu erhalten.[52]) Auch war dem 14. Jahrhundert der Gedanke, dass der Kaiser durch die Markgenossenschaft vertreten werde, durchaus nicht fremd. Sagt doch das Kaiserrecht, es solle das gefundene Ding „vor des keisers ougen daz ist an der gemeinde der lute“ gebracht werden. Meldet sich der Verlierer nicht, so soll man es dem Kaiser übergeben.[53]) Ob

46) Ammtliche Sammlung der älteren eidgenössischen Abschiede. Lucern 1874—56. I. 121. 454. III. Abth. 1. S. 78. S. 81 u. s. w.

47) oben S. 45. vergl. 61 f. S. 66 f.

48) Lamprecht: a. a. O. II. 238 an. 1.

49) Bavier: Strassen d. Schweiz. S. 45.

50) Joh. Petr. a Lndewig: reliquiae manuscriptorum omnis aevi diplomatum etc. Frankfurt. Leipzig 1722. S. 308 „und geben voir ihn und allen ihren Erben, unser nnd des Reichs Strassen, in allen ihren Gerichten nnd Herrschafften, voo die gelegen sind, mit unser königlichen Gewalt und von sonderlichen Gnaden“.

51) Z. d. V. f. G. n. A. f. Westfalen. V. 108 an. 17 und unten.

52) Wigand: Archiv für Geschichte und Alterthumskunde Westfalens. Hamm-Lemgo. 1826—31. Bd. VI. 359₁. Richthofen: a. a. O. S. 269₇.

53) Das Kaiserrecht nach der Handschrift v. 1372. ed. Endemann. S. 76.

aber hieraus und aus sonstigen Angaben[54]) eine wirkliche Uebergabe der Bussen an das Reich und den Kaiser zu erschliessen ist, wagen wir nicht zu entscheiden. Bei der innigen Verbindung von Märker und dem Grund und Boden konnte leicht die Ansicht entstehen, das Eigentum am Boden berechtige auch zur Beanspruchung des Strassengerichtes, und oft ist der Besitz damit begründet, und dieser Grund ist stets auch als genügend anerkannt worden.[55]) Indem die Lehns- und Landesherren, entweder aus dem Grafenstand selbst hervorgewachsen oder sich so auf das Schirmrecht über die via regia berufend, die Polizeigewalt an sich zogen, verloren die Markgenossenschaften immer mehr ihre Rechte.[56]) Dass der Kaiser hier nichts mehr zu gebieten hatte, zeigt seine völlige Umgehung beim Verkauf einer Königstrasse vom Grafen Johann III. von Holstein und Stormarn an den Grafen Adolf von Schaumburg und an einige Dörfer (1350): tho ereme behove underer nut, uns noch den unsen nicht to vragende, vredeliken, brukeliken und vrigeeliken to bysittende jůmmerer.[57]) Der Wert der Oberherrlichkeit über die Strassen bestand in den Einnahmen, die aus den Zöllen und der Gerichtsbarkeit flossen; so bewilligt der Probst Rudewein von Kloster Neuburg dem neuantretenden Pfarrer Johann von Höflein für seine Lebenszeit das Strassengericht daselbst.[58]) An den Verkauf und die Teilung des Strassengerichtes, namentlich in Folge geteilten Grundbesitzes, soll hier nur erinnert werden.[59]) Ebenso war hin und wieder damit der Genuss des Wegschrittes verbunden, der durch das Weisthum von Erpolzheim folgendermassen erklärt wird: item weiszen wir auch zum rechten unserm gn. h. graf Emichen und denen von Henningen einen wegschritt, alszo: einer soll gehen uf die langewand an den hohen weg, und soll stellen einen fuesz an das geleisz und soll schreiten einen schritt ohngefehrlich; die frucht und wasz ihm in dem schritt gebührt, dasz ist ihr gemein,

54) Grimm: Weisthümer. I. 772 ff.

55) Luxemb. W. S. 150. Z. f. G. d. Oberrheins. XII. 278. v. Maurer: Frohnhöfe. II. 471. III. 28 ff. 78. 471. Einleitung S. 121.

56) v. Maurer: Frohnhöfe. III. 155 ff. Dorfverfass. II. 445. 451. Arch. f. Kunde österreichischer Geschichtsquellen. XVII. 59₃₄. 65.

57) Urkundensammlung der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Gesellschaft für vaterländische Geschichte. Kiel 1839—58. II. Nr. 378.

58) Fontes rerum austriacarum. X. Nr. 299.

59) cfr. oben S. 62 an. 18, wo einige Nachweise gegeben sind.

finden sie aber nicht, so gehen sie vort.[60]) Der Wegscheidt wird dann auch wohl den Vögten überlassen.[61])

Wir treten damit an die Frage heran, wie das deutsche Mittelalter überhaupt die Strassen einteilte. Hätte die Zeit in der Gerichtsbarkeit über die Strassen ein einigermassen stichhaltiges Unterscheidungsmerkmal gefnnden, so würde sie ohne Zweifel hieraus ein Einteilungsprincip gewonnen haben. Allein in grosser Ueberwiegenheit hat das Mittelalter das Breitenmass als classificierend angesehen. So verlangt das Weistum zu Corbach 1454 von der Königstrasse eine Breite von 9 Ellen etwa = 18 Fuss, von der Landstrasse die von 9 Fuss, vom Notweg eine Wagenweite mit Platz für eine Person auf jeder Seite nnd vom Notpfade die Breite von 3 Fuss.[62]) Mit einer etwas weniger complicierten Teilung begnügt sich das Ehehaftsrecht von Wilzhut.[63]) Es sagt: Der wegen seien dreyerlay, landtstrassen, besnech- und kirchweg; die landtstrassen sollen zwölf schnech weitgelassen sein nnd dermassen so guet gehalten werden, dass im fall so khriegs rüstnng im landt aus khöm, man mit aller khriegs notturft dadurch on alle hinternuss furüber raisen thet. Der besuech soll 6 schnech weit gelassen sein, ainem jeden seiner notturfft nach zu fahren, er soll auch gefreith nnd jedermann unverwert bleiben u. s. w. Der kirchweg soll 3 schuech weit gefreidt nnd gesichert sein meniglichen den gottesdienst zu besuechen... Bei den mittelalterlichen Verhältnissen ist es natürlich, dass eine gleichmässige Einteilung ausgeschlossen ist. Wo immer Gerichts- und Wirtschaftsverbände zu einer selbständigen Entwickelung gekommen waren, da können auch kleinere nnd grössere Sonderheiten erwartet werden. Allgemeiner nur scheint die Scheidung von König- nnd Landstrasse, oder wie das westfälische Goding[64]) schärfer formuliert, von König- und Markwege, gewesen zu sein. Diese Trennung ging aus der durch naheliegende Gründe geforderten Gewohnheit hervor, dem Reisenden nur die Hauptwege, die via publica, zu öffnen; und wenn diese Gepflogenheit, einst

60) Grimm: W. V. 603₄.

61) ebd. II. 159. vergl. V. 400₁₅. 421₁₂. 536₁₂. 634₈. Maurer: Frohnhöfe. III. 578.

62) ebd. III. 79.

63) ebd. III. 681.

64) Wigand: Archiv. VI. S. 358₄.

so scharf inne gehalten[65]), auch langsam zurückging, so zeigen doch Bestimmnngen ans dem 16. Jahrhundert, wie eingewurzelt dem Landvolk die Abneigung gegen den Fremden war.[66]) Sonst gab es keinen stichhaltigen Unterschied, man konnte die Landstrasse im Notfalle zur via publica erheben. „Und wer es", sagt das Weistum von Sandhofen 1527, „daz der wege (die rechte Landstrasse) zu enge were, so mag die gemeinde ein rechten herwege da auss hin machen, der irem viehe, das da uss getth, weit gnug scy, on hyndernis aller der die uff den wege stossent mit irem bawe.[67]) Die via publica ist, wie gesagt, ein Begriff, der mit der Zersetzung der Markgenossenschaft untergeht, und er wäre wohl im Mittelalter noch viel eher verloren gegangen, hätte er nicht im „Strassenzwange" eine Stütze erhalten, wodurch die Zollerheber der Zolleinnahme wegen, eine Strasse als alleinigen öffentlichen Verkehrsweg festsetzten und alle Beiwege verboten.[68]) Die öffentliche Strasse wird vorzngsweise in lateinischen Quellen via oder strata publica nnd regia, anch wohl communis[69]) genannt; sonst heisst sie Königs-, Heerstrasse oder Hellweg in Westfalen. Den letzteren Namen erklärt man jetzt meist mit Grimm als Todtenweg.[70]) Häufig ist auch die Benennnng: freie — freie Reichstrasse[71]), seltener via plebeia[72]), barbarisca[73]), häufiger wieder Volk-[74]) und Dietwege[75]). Nach der Oertlichkeit

65) vergl. oben S. 41.

66) Oestr. Weisth. VI. 24_{17}. 475_{26}. 427_{23}. Bair. Landesordnung v. 1553. Bnch VI. Artikel 8 u. 9 des Titel 9.

67) Grimm: Weisthümer. I. 459.

68) Z. f. deutsche Kulturgeschichte. 1856. 393. 647. Neues Lausitzer Magazin. LVI. 354 f. Kleinschmidt: a. a. O. II. 214. Samml. der Reichstagsabschiede. I. 32. 40. IV. 75 f. Baer: a. a. O. S. 13. Riedel: Codex diplom. Brandenb. 1. Hanptabth. Bd. VI. Nr. 228. vergl. dazu Lappenberg: Gesch. d. Hanse. I. 107. 146. Z. f. G. d. Oberrheins. XII. 135 f.

69) Günther: Harz. S. 136 f.

70) Grimm: Mythologie.[4] 609.

71) Uhland: Volkslieder. Nr. 147_{2}. $170_{6.12}$.

72) Anton: Gesch. der teutschen Landwirthschaft. II. 375.

73) Z. f. G. d. Oberrheins. XX. 171.

74) Z. f. deutsche Kultnrgesch. 1856. S. 485.

75) In einer am 5. April 1298 vom Grafen Otto v. Everstein ausgestellten Urkunde heisst es: Abbas et conventus agros suos septis munire poterunt et fossatis, cnm per eosdem agros non via vel strata, qne dicitur dietwech, sed semita dumtaxat peditum, qne vulgo path vocatur, non de iure

heisst man sie auch oft Hochstrasse, Bergstrasse.[76]) Der Name Chanssee ist dem 16. Jahrhundert in Deutschland noch fremd, obwohl er schon 1140 in einer Brabanter Urkunde belegt ist.[77]) Bei der leicht verrückbaren nnd oft verwischten Grenze zwischen öffentlichen und nur markgenossenschaftlichen Wegen, kann man zweifeln, ob unter Rennwegen und Stiegen, Rittwegen[78]), Riesenstrassen[79]), Karrenwegen[80]), Banerstrassen[81]) u. s. w. meist die via publica verstanden ist.

Dass die Landstrasse oft mit der Königstrasse identisch war, besagt das Gesetzbnch Ruprechts von Freising: Die Kuningsstrass soll XVI schuech weit sein, das ist dy lanndstras also das ein wagen dem anndern enttweichenn mag.[82]) Entschieden via publica ist noch die êstraze, deren eigentümliche Begehnng dnrch den Herzog an das bairische Gesetz mit der via pnblica, ubi dux egreditur[83]) erinnert; das münchener Salbuch von 1278 hat nämlich die Bestimmnng: Ez sol auch der purkgraf vor dem herzogen reiten alle êstraze, die er wil, nnd sol ein recht gemezzen sper fur sich in den sattel legen nnd als weit sol man im nmb nnd umb die straze raumen.[84]) Von einem ausgeprägteren markgenossenschaftlichen Charakter sind: die Bauwege[85]), welche zum Bebauen des Feldes dienten, die Jockwege[86]), die Hut-[87]) und

---

sed ex gratia frequentur. Urkundenbuch von Hannover; in den Urkundenbüchern des histor. Vereins f. Niedersachsen. Bd. V. S. 324. Aller Leute Weg. Grimm: R. A. S. 497.

76) Z. f. d. Kulturgeschichte. 1856. 485.

77) A. F. W. Crome: Abhandlungen aus dem Handlungsgebiet zur Kenntniss u. Geschichte des Fabrik- u. Commerzwesens in Europa. Leipzig 1786. S. 314 anm. stratae publicae, quas chaucidas vocant.

78) Z. f. Gesch. d. Oberrheins. IX. 254. Z. f. d. Kulturgesch. 1856. 643.

79) Z. f. deutsche Kulturgesch. 1856. 483.

80) Z. f. G. d. Oberrhoins. XI. 117. I. 395a.

81) F. G. Piper's histor.-juridische Beschreibung des Markenrechtes in Westfalen. Halle 1763. S. 174.

82) Maurer: Ruprecht v. Freising. S. 166 f. Unterschied zwischen Land- und Heerstrasse, dafür bringt Mone: Urgesch. von Baden. I. 144 Belege.

83) oben S. 40.

84) Grimm: R. A. 69.

85) Grimm: Weisth. I. 90.

86) ebd. III. 133.

87) Maurer: Dorfverfass. II. 412.

Triebwege[88]), die Brach-[89]), Dung- nnd Mistwege[90]), die Notwege[91]), welche ihren Namen wie ihre Entstehung wohl einem später gefühlten Bedürfniss verdanken. Hierzu gehören auch die Kirch-[92]), Leich-[93]), Mühl-[94]), Holz-[95]), Trankwege[96]) und die grosse Reihe der Pfade. Diese Aufzählung kann mit Grasweg[97]), Fluchtweg[98]), Sack-[99]), Hein-[100]) (von Hagen, Zaun), Tanz-, Schleif-[101]), Guts-[102]), Schrot-[103]), Heu-[104]), Korn-[105]), Eselweg[106]) u. s. w. leicht vermehrt werden. Doch genug, man sieht, wie das alte Einteilungsprincip nach dem Breitenmass allmählich von anderen durchsetzt wurde, aber der Natur nach nie ganz verdrängt werden konnte.

Ebenso mannigfach wie die Namengebung und Wegeeinteilung für die Strassen in den verschiedenen Teilen Deutschlands war, ebenso vielgestaltig sehen die Breitenmasse aus, welche die Ortsgesetze für die Wege verlangen. Als eine besonders häufige Zahl tritt für die Königstrassenbreite die Zahl 16 auf, so forderte schon der Schwabenspiegel 16 Fuss Breite[107]), dasselbe verlangt das Kaiserrecht[108]) und Ruprecht von Freisings Rechtsbuch[109]), ebenso das Weistum von Neumünster von

88) Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 269.
89) Schauberg: Z. f. schweizerische Rechtsquellen. I. 5.
90) Grimm: Weisth. III. 69.
91) ebd. III. 69.
92) ebd. I. 94.
93) ebd. II. 701.
94) ebd. VI. 724.
95) ebd. I. 108.
96) Maurer: Frohnhöfe. III. 576.
97) Oestr. Rechtsb. d. Mittelalters. I. 201.
98) ebd. I. 247. 252.
99) Grimm: W. VI. 79 f.
100) Z. f. G. d. Oberrheins. XI. 254 f.
101) ebd. XI. 256.
102) ebd. XIV. 255.
103) ebd. XIV. 115.
104) Oestr. W. III. 359.
105) Wigand: Archiv. V. 140.
106) Grimm: Weisth. I. 119. Ueber die Namen vgl. überhaupt Maurer: Dorfverfassung. I. 285 ff. Einleitung S. 89 ff.
107) oben S. 54.
108) Freyberg: histor. Schriften. IV. 616 f.
109) Maurer: Ruprecht v. Freising. S. 166 f.

1429.[110]) Das Hundgeding zu Ravengirsburg (1442) bestimmt für die Gassen im Dorf 16 Fuss, für die ausserhalb desselben 32 Fuss.[111]) Man kann diese Breiteneinheit auf Entlehnung aus dem römischen Gesetz wohl schon zurückführen, und man erblickt in den 32 Fuss dann nur die Verdoppelung des früheren einfachen Masses.[112]) Dieser grosse Satz von 32 Fuss lässt sich auch sonst noch hie und da wohl nachweisen, so sind im Dorf Sandweiler[113]) und in den anderen dazu gehörigen Flecken vier Wege, die man Landstrassen nennt, eine jede soll 32 Schuh breit sein. Sonst ist diese grosse Breite zuweilen bei Viehtriften gefordert und da wohl erklärlich.[114]) Eine annähernd gleich oft genannte Breite ist die von 18 Fuss oder Schuh, so wird es im schon angezogenen Weistum von Corbach[115]) verlangt, ebenso im Fehmbuch[116]), in der Offnung des freien Amtes zu Affernholtern[117]), in der Oeffnung zu Tätwil[118]) u. a. m. Man kann nicht sagen, dass Landschaften die eine oder die andere Massbestimmung bevorzugten; aber ganz unabhängig werden die verschiedenen Gesetze von einander nicht sein. Ausserdem findet sich nicht selten die Breite der Landstrasse auf 24 Schuh angegeben, so im Ehehaftsrechts des Fürstentums Niederbaiern von 1600[119]), im Weistum des Strassburger Huhengerichtes[120]), in der Landhaft Höchfeld.[121]) In schweizerischen Gebieten scheint man auch oft eine 28 Schuh breite Landstrasse gehabt zu haben[122]), in

---

110) Grimm: Weistbümer. II. 33.

111) ebd. II. 170.

112) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129 ff. vergl. dazu die Bestimmung des englischen Königs Heinrich I., dass die Königstrasse für 16 gewaffnete Reiter Raum haben soll. Z. f. deutsche Kulturgesch. 1856. 485 an.

113) Luxemb. Weisth. 644. vergl. Grimm: W. IV. 732_3.

114) Wigand: Wetzlar'sche Beiträge. II. 215. Z. f. G. d. Oberrheins. III. 403.

115) oben S. 75.

116) vergl. Grimm: R. A. S. 69.

117) Grimm: Weisth. IV. 394.

118) ebd. IV. 398 f.

119) ebd. III. 681 f.

120) Z. f. G. d. Oberrheins. XXIII. 413.

121) Oestr. Weisth. I. 11_{28}.

122) Schauberg: a. a. O. I. 166. vergl. auch in Niedersachsen. Grimm: W. III. 228.

einem speierischen[123]) und einem unterelsässischen[124]) Weistum findet sich eine 30 Schuh breite Strasse. Die Landstrassen in Kundl und Liesfeld[125]) im Oesterreichischen sollen 14 Schuh und nach dem Weistum zu Rimsbach[126]) „15 schue vnd ein halben oder ein morgen rut." In einer Verkaufsurkunde von 1234 wird ein Weg von 20 Fuss Breite auf dem Zürichberg erwähnt.[127]) Im Bezirk Nyel[128]) sagen die Scheffen, dass der Herrenweg zwei verges à navets breit sein soll und jede Ruthe 19½ pieds de mouton.

Wir betonen hier nochmals, dass bei dem oft verwischten Zustande ein mehr markgenossenschaftlicher Weg mit unter die viae publicae oben geraten sein mag; indessen wird das Ergebniss der Untersuchung dadurch nicht geändert. Die Markwege selbst stehen hinsichtlich ihrer Breite oft in einem einfachen Zahlenverhältniss zu den grösseren öffentlichen Strassen; so zeigt es das Weistum von Corbach und das von Wilzhut.[129]) In dem Weistum von Ravengirsburg wird eine ganze Viehtrift auf 32 Schuh, die Landstrasse auf 16, der Wagenweg auf 8, der Fusspfadt auf 3, der Bernweg auf 1 Schuh angegeben.[130]) Nach dem Westerwolder Landrecht soll der „likweg" 6, der „kerkweg" 12, der „jockweg" 16 und die „herstrate" 32 Fuss Breite haben.[131]) Kein derartiger Zusammenhang lässt sich im Rechte der Abtei Limburg 1448 entdecken, nach welchem die Wege durch die Dörfer des Gotteshauses auf 16, die Pfade auf 2½, der Weg in die Frohn auf 20 und die Wege, welche ausserhalb der Dörfer in das Feld führen und Viehtrift heissen, auf 32 Fuss angegeben sind.[132]) Nach der Offnung von Triboltingen soll der Bauweg 9 Schuh halten, während die Landstrasse 18 hat.[133]) Der Fahr-

123) Grimm: Weisth. II. 204.
124) ebd. V. 477.
125) Oestr. W. III. 359.
126) Grimm: W. III. 751.
127) Mitth. der antiq. Gesellsch. zu Zürich. Bd. VIII. Urk. Nr. 84. vergl. auch Z. f. G. d. Oberrheins. XIV. S. 115 an. 6. Z. f. schweiz. Gesch. I. 114.
128) Grimm: Weisth. II. 832 f.
129) oben S. 75.
130) Wigand: Wetzlar'sche Beiträge. II. 215.
131) Grimm: R. A. S. 552.
132) Grimm: W. V. 601.
133) Schauberg: a. a. O. II. 90.

weg gen Arnperg ist nach Aussage der Alten 9 Schuh weit.[134]) Das Vestenrecht zu Schwelm sagt: item ein juckweg offte dreffweg, dar men henne driven und misten sall, sall wesen 7 voet wiet.[135]) Nach dem Urteile zu Sandwell[136]) soll der Mist- oder Jochweg, wenn ihn ein oder zwei Nachbarn gebrauchen, 8 Fuss, wenn ihn aber drei oder mehr benützen, 16 Fuss halten. Das Weistum zu Wiedikon[137]) des 14. Jahrhunderts bestimmt für einen Brachweg über des „fruemessers gnet" 14 Schuh, damit man dort „wanndlen und faren" könne, und für einen Weg über „Berwertz guot" 7 Schuh. Nach der Satzung von Muggenhausen[138]) 1555 soll der Kirchweg 6 Fuss, und nach der von Hellingen[139]) 1716 der Mühlenweg 7 Schuh breit sein. Eine Urkunde von Miltenberg 1408 bestimmt die Breite der Fusspfade auf 4 Schuh, im Oberelsass sollen sie 3, zu Landau 5 Fuss halten, und in Niederingelheim, gemäss einer Urkunde von 1388, wieder 3 Fuss.[140])

Häufiger und älter als diese Zahlangaben sind die Breitenbestimmungen durch Angabe eines sinnlichen Bildes. Das abstractere Zahlenlängenmass wird wohl erst durch römischen Einfluss in die deutschen Rechtsbestimmungen gekommen sein, ein sicherer Zeitpunkt lässt sich dafür natürlich ebensowenig finden, wie für andere nach und nach übernommene Sitten. In den deutschen Volksrechten des 6. Jahrhunderts fanden sich ja bereits einige Spuren.[141]) Jedenfalls ist die andere Art der Breitenangabe, als die einem Naturvolk näher liegende, die ältere. Indem man später, dem Bedürfniss folgend, die etwas schwankenden Breitenbestimmungen, z. B. dass sich auf einem Wege zwei Wagen begegnen können, in Fuss oder Schuh ansetzte, mögen die auseinandergehenden Zahlangaben der verschiedenen Gesetze erklärt werden, wobei man allerdings nicht vergessen darf, dass auch in der älteren Art, die Wegbreite anzugeben, grosse örtliche Schwankungen sind. Eine beliebte Art, die Weite der König-

134) Oestr. Rechtsbücher. II. 114.

135) Grimm: Weisth. III. 28.

136) Wigand: Arch. VI. 346. Grimm: W. III. 135.

137) Grimm: W. IV. 289.

138) ebd. IV. 767.

139) Luxemb. W. S. 332.

140) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129 f. Ueber Strassenbreite vergl. Baer: a. a. O. S. 14. Grimm: R. A. S. 552 ff. auch S. 104.

141) oben S. 39 f.

strasse zu bestimmen, gab das bereits angezogene Münchener Salbuch [142]), eine Sitte, die auch im Norden belegt ist. [143]) Ebenso sagt das Schwelmer Vestenrecht: eine rechte köningestrate, die sall men entrumen so wit, dat ein ritter heme ride mit sinem vullen harnische und vöre eine gelaue (d. i. Speer) vür sick twers up dem perde, die sall sien 16 voet lanck, unbesperret und unbekummert in dem wege. [144]) Dass die Längenangabe des Spiesses etwas sekundäres ist, bekundet das Rietberger Landrecht 1697: Wie weit ein gemeiner hellweg mit zäunen und graben zu reumen sey? Der soll so weit, und so breit seyn, dass ein mann mit einem wesebaum (Wissbaum, der auf einem Fuder Heu etc. der Länge nach gelegt wird, um dieses vor dem Herabfallen zu schützen. cfr. Schiller u. Lübben: mnd. Wb. V. 694) zwerch dadurch reiten kann. [145]) Das Landrecht der Eldagser Gohe 1597 bestimmt die gemeine Heerstrassenweite, dass ein Ritter mit seiner Stange, „so he föret", im Wege halten und sich damit umwenden kann. [146]) Nach dem Landrecht zu Koldingen soll auf der Heerstrasse ein Reiter, wenn er in der Mitte des Weges steht, mit einem „Renspiess" um sich reichen können. [147]) Zu Witrich ist ein gemeiner Weg so weit, dass ein Wagen dem anderen weichen kann, ein anderer so breit, dass ein Reiter vier andere neben sich haben kann. [148]) Der gemeine Holzweg soll nach dem Weistum von Steinwedel 1558 so breit sein, dass zwei Wagen neben einander herfahren können. [149]) Das Bergtaidingsbuch des Marktes Pöltenberg 1574 setzt fest, dass alle gewöhnlichen Wandelstätten von dem Weingarten frei sein sollen, und alle Fahrwege so breit, dass ein Wagen darauf umkehren mag. [150]) Zu Seelowitz sollen die Wandelstätten am Weinberge so breit sein, wie ein Wagen mit Ross und mit „Ornczen" lang ist. [151]) Der Heu- und Kornweg des Rietberger Landrechts reicht in seiner

142) Grimm: R. A. S. 69.
143) ebd. S. 69 u. S. 237 f.
144) Grimm: Weisthümer. III. 28.
145) ebd. III. 106.
146) ebd. IV. 660.
147) ebd. IV. 690.
148) ebd. II. 728. vergl. III. 698.
149) ebd. IV. 697.
150) Arch. f. Kund. östr. Geschichtsquellen. XVII. 82.
151) ebd. XVII. 86.

Weite dazu aus, dass drei Pferde vorn und zwei Pferde hinten nebst einem Knecht unbehindert gehen können, oder wie die Variante sagt, dass drei Pferde voraus und zwei hinten vor einem Wagen mit einem Knecht dabei unbeschädigt durchkommen können.[152]) Nach Reckenbergischem Landrecht muss ein gemeiner Weg zu eines Jeden Erblande so weit sein, dass drei Pferde vor dem Diesselbaum (Deichselbaum) und zwei hinten neben dem Fuhrknecht gehen können.[153]) Ein Kirchweg oder oft Notweg, wie das Schwelmer Vestenrecht sagt, soll die Breite haben, „dat ein mann hen vare met einer doden lych up einem wagen offt einer karren, offt einer bruit, dat eine vrowe ga beneven tho beiten siden unbeschmit orer hoecken (d. i. Mantel)".[154]) Ein Leichweg soll Raum bieten, dass drei Pferde in einer Reihe gehen können vor den Wagen und an jeder Seite desselben am Rade („buiten Radens") ein Mann, der die Leiche und den Wagen vor dem Falle bewahren kann, so will es das Landurteil des Stuhles zum Sandwelle.[155]) Nach demselben Urteile kann auf dem Jochwege ein Mann mit einer Forke neben dem Wagenrad gehen und das Korn vor dem Herabfallen schützen. Fällt ein Leichen- und Jochweg zusammen, so soll der Eine dem Anderen weichen, und die Leiche ungefährdet zur Kirche kommen können. Auf einem Kirchweg können nach dem Weistum zu Lommersum zwei Personen eine Braut und vier einen Todten führen.[156]) Notwege sind nach dem Benker Heidenrecht derart, dass ein Wagen und auf jeder Seite eine Frau mit langer Hencke gehen kann[157]); nach der Landfeste von Hattenegge deckt sich der Notweg in seiner Bestimmung mit dem Kirch- und Leichwege, denn eine Braut oder Frau mit Heucke soll auf ihm neben einer Leichenkarre Platz haben.[158]) Das Bewistum der Scheffen zu Engelgauw 1582 fordert für den Mühlweg die Breite, dass ein Pferd im Sommer mit Frucht da gehen, und man rings herum kommen kann[159]), das Weistum zu Kelz im 17. Jahrhundert,

152) Wigand: Archiv. V. 140.
153) Wigand: a. a. O. V. 419.
154) Grimm: Weisthümer. III. 28.
155) Wigand: a. a. O. V. 343.
156) Grimm: Weisthümer. II. 724.
157) ebd. III. 41.
158) ebd. III. 47.
159) ebd. II. 576.

dass man den abgefallenen Sack ohne Schaden wieder aufheben kann[160]), und das Weistum von Metloch 1484, dass zwei Esel mit Säcken sich begegnen können.[161]) In Lommersum soll es wieder so sein, dass der Müller die Karre halten kann.[162]) Hierher zu stellen ist auch das Recht von Steinmark in Franken 1566 mit der Angabe, dass ein gemeiner Sackweg vom Dorf in die Wagenmühle für einen Esel, der einen Malter Frucht trage, Raum habe.[163]) Kein Mühlweg scheint der Sackweg des Hundgedinges von Ravengirsburg zu sein, der „soll haben ein Stiegel vnd soll alssoo weit sein vndt alssoo hohe dass zween gewiedte Ochsen daruber mit gebeugten knien mogen kommen vngehindert.“[164]) In diesem letzten Weistum wird von einem Fusspfad verlangt, dass auf seinen beiden Enden ein Stecken sich befände zum Zeichen, dass ihn Jedermann gebrauchen dürfe. Die Breite eines solchen Fussweges schätzt das Recht von Taxenbach (allerdings schon 18. Jahrhundert), dass man ein Ross nur an der Hand darüber führen kann, anderes Vieh mit besonderer Vorsicht; der Schaden ist von dem Begeher dem Gut zu ersetzen.[165]) Ein freier Fusspfad gebührt der ehrwürdigen Frau zu Essen, die Filckgasse genannt; sie ist so gross, dass der Frau Diener zwei Eimer Weins tragen können.[166]) Ebenso wird zu Zuffikon im Aargau ein Fussweg bestimmt, dass eine Frau mit einem Kübel an jeder Hand nicht aufgehalten wird.[167]) Im Iwein heisst es: Nû was diu burcstrâze zwein mannen niht ze mâze . . .[168]) Diese Art, die Wegbreite zu bestimmen, ist endlos variiert. Wir wollen schliessen, indem wir noch das Mass der Rode oder Ruthe erwähnen. 1562 heisst es im Weistum zu Meckhernich: item weiset man einen gemeinen weg hinder dem dorff, gnandt die herstrass, der weg soll einer roden weitt sein.[169]) Zu Niederdreiss 1622 soll die Meilergasse innerhalb der Hoheit ein „werfenroden“ (hängt mit werve, warp,

160) Arch. f. Gesch. d. Niederrheins. VII. 48.
161) Grimm: Weisthümer. II. 60.
162) ebd. II. 724.
163) ebd. VI. 79 f.
164) Wigand: Wetzlarische Beiträge. II. 215.
165) Oestr. Weisth. I. 274₁₂.
166) Grimm: W. II. 659.
167) Rochholz: Aargauer Weisth. S. 55.
168) Iwein 1075.
169) Grimm: W. II. 696.

Drehnng zusammen; gemeint ist die Doppelrute, das Mass, welches man erlangt, wenn der anfgelegte Massstab umgeschlagen wird), die Gasse längs des Forstes ein „roden“, die Breitengasse und Holzgasse wieder ein „werfenroden“ breit sein.[170])

Selbstverständlich ist wohl, dass die Wege, deren Namen nnr eine Bestimmung angiebt, anch anderen Zwecken dienten. Dies besagt beispielsweise auch das Urteil zu Sandwell: Wenn jemand zu Felde will nnd kann hierhin kommen auf dem Leichweg, der über des anderen Mannes hof geht, uud über einen Weg, der über dieses Mannes bof auch gebt, so soll er wie seit Alter her den Leichweg benutzen.[171]) Und als Zeichen, dass die Königstrasse auch markgenossenschaftlichen Zwecken diente, kann die Breitenangabe gelten, dass sich anf ihr zwei Fuder Heu nnd zu beiden Seiten noch Menschen müssen begegnen können.[172]) Hin nnd wieder, nnd namentlich bei Privatwegen, ist das Benutzungsrecht allerdings ein eingeschränktes, es wird den Höfen z. B. erlaubt, auf den ihnen gestatteten Wegen Gras und Heu, oder die Leiche und die Braut, oder nur Hausnotdnrft zn führen.[173])

Ueber die Innehaltnng der vorgeschriebenen Breite anf der Strasse sorgte das Gericht oder die Erwählten, wie wir es oben darlegten.[174]) Sie tragen zu diesem Behuf die Heimrute dnrch die Gassen, wie z. B. in Nenmünster[175]) oder wie in Murbach in Lnzern bei der Neuwahl eines Abtes.[176]) Ausserdem war es aber Gewohnheit, die Wege zu „rainen nnd zn steinen“[177]), d. h. die Grenze mit einem Rain oder mit Steinen anzugeben. Solcher Grenzsteine gedenkt das Weistum zu Ollheim bei Bonn, wo es heisst: item zn Dintzkoven stehen zwien stein gegen einander, zu solchen steinen soll man die maass nehmen, wie weit vorgemelter weeghe sein sollen . . . .[178]) In einem anderen Recht lautet es: item es sollen die Landsstrassen offen gehalten vnd zwischen

170) ebd. I. 632 f.

171) ebd. III. 135.

172) ebd. III. 68.

173) Oestr. W. VI. 346_{31}—348_{23}.

174) vergl. Freiberg: histor. Schriften. IV. 438.

175) Grimm: W. II. 33.

176) Bavier: a. a. O. S. 39.

177) Grimm: Weisth. II. 706. III. 847. Arch. f. G. d. Niederrheins. VI. 340. Grimm: R. A. S. 499. 85. Vielfach beziehen sich diese Abmarkungen auch auf Güter untereinander, nicht immer ist die Scheidung sehr deutlich.

178) Grimm: Weisth. IV. 760_5.

den steinen gefegt sein.[179] Eine recht eingehende Urkunde von 1449 bespricht die Berainung der vier Landstrassen bei Chemnitz „mit bowmen, struechen, uffgeworffuen graben, steynen oder andern bliblichen vormerckungen".[180] Diese Markzeichen waren natürlich unter besonderen Schutz gestellt. Alle Mark-, Weg- und „forgensteine" sind zu versetzen verboten nach dem Weistum von Genzingen.[181] Das Statut von Kuuitz droht, „welcher nachbar oder seyne kinder und gesinde eynen mahlsteyn, der an gemeinen wegen oder sonsten, sowohl auch zwischen der nachbarn güthern lieget, ausreizet, der sol eyner gemeinde 8 ggr zur straffe geben und den steyn uff seyne kosten wieder seczen laszen".[182] Ebenso wird das Abhauen des Rainbaums und Ueberbauen über den Rain bestraft.[183] Die Besichtigung dieser Raine und Steine lag natürlich auch dem Gericht ob oder dem Oberherrn der Strasse, wenn nicht Privilegien andere dazu bestimmten[184]; diese setzen die Steine ein[185], ordnen überhaupt allein[186] oder unter Hinzuziehung anderer an[187] und bekommen zuweilen für diese Mühewaltung bezahlt.[188] Man wird nicht überall einen so geordneten Zustand gehabt haben, wohl nur an den grösseren Wegen und in den bestgeleiteten Gemeinden. Dafür spricht ein östreichisches Weistum von 1645; es befiehlt, Marksteine an die Zäune und Mauern zu setzen, da die Ueberschüttungen und Ueberzäunungen der Landstrasse und anderer Wege seit einiger Zeit überhandnehmen.[189] Dass hiernach unrechte Raine und Steine verboten sind, ist selbstverständlich.[190] Dass auch Bäume als Markzeichen galten, besagten die Urkunde von Chemnitz und

179) Maurer: Frohnhöfe. II. 436 f.

180) Codex diplom. Saxoniae. VI. Nr. 147.

181) Grimm: Weisth. II. 155.

182) Z. d. Vereins f. thüringische Gesch. u. Alterthumskunde. V. 144. vergl. Oestr. Weisth. IV. 57.

183) Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XXV. 71. 72. Oestreich. Rechtb. II. 196. 17.

184) Oestr. Rechtsbücher. I. 28 f. Grimm: Weisth. III. 847.

185) Eidgenössische Abschiede. IV. Abschnitt 1. c. S. 1083.

186) Luxemb. W. 112.

187) Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 45.

188) Luxemb. Weisth. 112.

189) Oestr. W. III. 236.

190) Grimm: Weisth. III. 847. Arch. f. G. d. Niederrheins. VI. 301.

die Verbote, die Rainbäume zu fällen; weitere Belege hat Mone gesammelt, auf die wir verweisen.[191]) Die Strasse in den Dörfern wird bis zur Dachtraufe gerechnet; aber wir finden hierfür nur in östreichischen Quellen Belege.[192]) Nicht selten werden auch Steine mitten in den Weg gesetzt, meistens wohl zur Bezeichnung einer Markgrenze.[193])

Ebenso wie die Breite wird die Höhe der Wege gesichert. Wer Bäume auf dem Eigen stehen hat, die dem Heu- oder Getreidefuhren hinderlich sind, hat diese nach Ansagen binnen 14 Tagen zu entfernen oder zu beschneiden bei Strafe von 72 ₰, so befiehlt das Weistum zu Markherstorff 1622.[194]) Die oftmals hindernden Weinreben und Säulen zu Kortsch sollen nach Erkenntniss der Dorfmeier anders gesetzt werden, wenn sie hinderlich sind.[195]) Zu Ravengirsburg im Hundsrück sollen wieder die Besitzer die in die Strasse überhängenden Standen abstellen.[196]) Nach der Handfeste von Haltenegge soll man hindernde Zweige mit einem Beil, dessen Stiel 11 Hand breit ist, von einem „geledderden" Wagen aus abschlagen[197]), das Schwelmer Vestenrecht sagt einfach, vom Leiterwagen aus soweit man reichen kann.[198]) Noch etwas umständlicher geht es im Landamt Freiburg (15. Jahrhundert) zu; hier soll die Bauerschaft ein Brett auf die Leiterbäume legen, und Jemand, darauf stehend, soll mit einer Axt „mit einem vierschuhigen halben" (d. h. mit einem 4 Schuh langen Stiel) die Bäume an der Strasse abhauen, soweit er gelangen kann. Mone verweist hierbei auf eine Analogie im römischen Gesetz.[199])

Noch die späteren landesherrlichen Verordnungen des 17. und 18. Jahrhunderts haben sich von der alten eingewurzelten Ge-

191) Z. f. G. d. Oberrheins. XIII. 268.

192) Oestr. Rechtsb. I. 247. 297. 593. II. 63. Arch. f. Kunde östreich. Geschichtsquellen. XVII. 59₃₈.

193) Oestr. Rechtsb. II. 174. Arch. f. G. d. Niederrheins. VI. 385. 389.

194) ebd. II. 53.

195) Oestr. Weisth. IV. 196.

196) Grimm: Weisth. VI. 505₁₈.

197) ebd. III. 47. vergl. III. 69.

198) ebd. III. 28.

199) Z. f. G. d. Oberrheins. XIII. 269. 273. vergl. Schreiber: Urkundenbuch der Stadt Freiburg im Breisgau. 1829. II. Nr. 347. Das angezogene römische Gesetz ist L. 1. § 7—9. D. 43. 27.

wohnheit, die Wegbreite nnd den Ueberhang der Bäume nach der Gebranchsforderung zu messen, nicht ganz losgemacht.[200])

Einen weiten Ranm nehmen in den mittelalterlichen Dorfordnungen die Frevel am Wege ein; aber wir können uns hier grösserer Kürze befleissigen, denn besondere Grundverschiedenheiten zeigen sich in den einzelnen Gegenden nicht, nur tritt anch hier, wie in allen mittelalterlichen Gesetzen, das Individnelle und Lokale in starker Färbung hervor. Auch wagen wir hier nicht, difficile Vermutungen aufzustellen, welcher Art von Frevel, ob dem Ueberackern oder Ueberbauen oder dem Verlegen nnd Verschütten der Strasse, die Gesetzgebung zuerst entgegen getreten sei, ebensowenig, wie wir oben versucht haben, klarzulegen, welche Wegbreite die ursprüngliche gewesen sei. Zu Gumppolzkirchen zahlt der, welcher eine Wandelstätte abgräbt oder engt, dem Bergmeister 72 ₰ nnd trägt den Nachbarn den Schaden ab. Zeigt er sich widerspenstig, so soll ihn der Bnrgherr nach Rat der Vier mit Strafe dazu zwingen.[201]) 1576 droht die Offnnng des Dorfes Zuschlacht im Thnrgau die Strafe von 10 Pfd. ₰ demjenigen an, welcher die offene Landstrasse verzäunt oder vergräbt. Wer aber andere „brüchig weg“ in die Felder, die Wiesen oder in das Holz verzännt oder vergräbt, oder einem Anderen seinen offenen Weg mit Gewalt vorenthält, büsst der Herrschaft mit 6 Pfd. ₰ und dem Kläger mit 3 Pfd. ₰.[202]) Zu Atzenprugkh, wie Gnmppolzkirchen zu Klosterneuburg gehörig, giebt es auf dem Berg einen Weg, den man nicht umackern darf, so oft der Pflug zu einer Fnrche hier angesetzt wird, so oft ist der Betreffende mit 72 ₰ zur Busse verfallen.[203]) Zn Thanr heisst es: Wenn drei stainer, wie ein grosse männerfaust, auf dem weg ligen, so ist dis für pannmässig zu halten und ist die pann ein krentzer.[204]) In dem schon mehrfach genannten Bettemberg gebührt von jedem Werkschuh Uebergepflügten oder Uebergebauten dem Gerichte ein Batzen, das darauf Stehende dem Oberlandmeyer.[205]) Eine grössere Zusammenstellung der gängigen Art,

200) Wigand: die Provinzialrechte der Fürstentümer Paderborn und Corvey in Westfalen. Leipzig 1832. I. 279 f. III. 210. 283 f.

201) Oestr. Rechtsb. I. 157.

202) Grimm: Welsth. VI. 347.

203) Oestr. Rechtsb. I. 235.

204) Oestr. Weisth. II. 214.

205) Luxemb. W. 112.

Wege unbrauchbar zu machen, giebt das Weistum von St. Lambrecht: item kainer im gericht soll die gewöhnlich steeg, weegen und strassen mit stain, stecken, pänmen und ranten vermachen, verschlagen noch verzennen und an andern enden neüwe weeg machen, auch grosse stain, stöck und anders in die fahrweeg, dardurch den vieh und wegen schaden und verhinderung bescheehen mögte, füeren und nit mit grassach (d. i. kleine Fichtenzweige) eben machen u. s. w.[206]) In Martell sollen die Geschworenen darüber wachen, dass die Gasse nicht verwässert, verrennet und verzännt werde, und sobald sie etwas finden, sollen sie es am Tag der Landsprache der Obrigkeit anzeigen.[207]) Wer Wismat (d. i. Wiese) hat, soll es ohne Schaden der Strasse zu Bürgeis wässern.[208]) Wer daselbst Rodenden (wohl Schleusen zur Wässerung?) neben seinem Wismat hat, soll sie offen halten, damit der gemeine Weg nicht geschädigt werde. Ein Gesetz von 1550 sagt, wenn Jemand in einem Fahrweg Durchlässe macht und das Wasser auf das Gut seines Nachbars leitet, so trägt er ausser der Busse noch den Schaden.[209]) In Wassernenburg hat der, welcher Holz „gegen ainer gemainen strassen oder weg treiben muss“ Boten auf dem Wege zur Verhütung von Schaden zu haben bei einer Strafe von 65 Pfund, auch trägt er den Schaden. Zerbricht Jemand bei diesem Holztreiben (d. i. das Fällen und Hinunterlassen des Holzes von Bergen) die Strasse, so soll er sie „im fuesstapfen widerumb machen bei der peen drei schilling zween agler“.[210]) Ebenso wird oft verboten, die Strasse mit Graben und Löchern gefährlich zu machen. Nach dem deutschen Kaiserrecht soll man Keller und Gruben mit einer Sicherung versehen, die einem Mann bis über die Kniee geht; in die Strasse sollen diese nicht weiter als 7 Schuh hinausgerückt werden, und wenn der Weg so eng nur ist, soll man ihn zu solchen Dingen überhaupt nicht benutzen.[211]) Die meisten ländlichen Ordnungen sehen von solcher eingehender Bestimmung ab, und begnügen sich, dass bei den Stein-, Lehm- und Mergelgruben und bei den Gräben die Strasse in ihrer

206) Oestr. W. VI. 230₅ ff.
207) ebd. IV. 229.
208) ebd. IV. 73.
209) Oestr. Rechtsb. II. 317. vergl. Maurer: Dorfverf. II. 13.
210) Oestr. Weisth. VI. 430.
211) Freiberg: histor. Schriften. IV. 60.

Güte und Sicherheit nicht beeinträchtigt werde.[212]) Wagen und Karren sollen zu rechter Zeit von den Gassen entfernt werden.[213]) Mist, Holz und Steine sollen nicht weiter in die Strasse gerückt werden, als die Dachtropfen gehen. Tote Katzen, Hühner, Asche, noch alte Sohlen und Schuhe soll Niemand vor seine noch eines Anderen Thür schütten.[214]) Auch wird, wie in der Mühlfranner Rügung 1604, die Reinhaltung der Strassen aus Gesundheitsrücksichten gefordert.[215]) Doch wird nach mittelalterlicher Gewohnheit zur Abstellung solcher Uebelstände den Betreffenden meist noch einige Zeit gelassen. Die Gruben sollen nicht länger als 3 Tage offen stehen, Mauern, die etwa in den Weg fallen, sind binnen 3 Tagen daraus zu entfernen, ebenso ist es mit dem Unrat.[216]) Nach dem Recht des Marktes zu Melk (1497) braucht der Mist sogar erst nach 4 Wochen von der Gasse geräumt zu werden.[217]) — So viele Bestimmungen auch immer in den übrigen deutschen Gegenden dem Ueberbauen, Ueberackern und Beschmutzen der Wege begegnen, die eingehendsten Verordnungen sind in den östreichischen Weistümern zu finden. Und doch kann man zweifeln, ob dies eine lokale Eigentümlichkeit ist. Die aus Oesterreich stammenden Dorfgesetze sind in meist jungen Abschriften erhalten. Die von Kaltenbäck in den östreichischen Rechtsbüchern herausgegebenen juristischen Denkmäler ermangeln meist der Angabe, wann sie entstanden sind, wie auch derjenigen der Zeit, welcher die Handschrift angehört. Daher scheint uns die Vermutung nicht unberechtigt, dass diese etwas minutiösen Verordnungen über Sicherung und Reinhaltung der Strassen, wenn auch nicht in ihren Grundgedanken, so doch in ihrer weiteren Ausführung erst dem 17. und 18. Jahrhundert angehören.

Bemerkt sei hier noch, dass die Dorfrechte im Allgemeinen

212) Oestr. Rechtsb. d. M. I. 332. 378. 539. 599. Fischer: Gesch. d. teutschen Handels. I. 847. Piper: Markenrecht. S. 108. 115. Dort wird auch auf L. 1. § 2 ff. u. L. 2. § 20—43 aufmerksam gemacht.

213) Maurer: Ruprecht v. Freising. S. 305 f. Oestr. Rechtsbücher. I. 213. 297. 321. Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XXV. 32. 111.

214) Oestr. Rechtsb. I. 174. 213.

215) Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XVII. 70. Oestr. Rechtsbücher. I. 349.

216) Oestr. Rechtsb. I. 174. 182. 254. 307. 580. 599. Ruprecht v. Freising. S. 305 f.

217) ebd. I. 567.

keinen Unterschied mehr machen bei den Strafansätzen wegen Frevels an Königs- und Markwegen. Diese Vereinfachung ist aber offenbar jung, kaum bloss landschaftlich; indessen setzen noch die Dortmunder Statuten des 13. Jahrhunderts auf die Verpfälung der Königstrasse 60 Solidi, auf die der anderen Wege nur 4 Solidi Strafgeld fest, und zwar fallen die 60 Solidi dem obersten Richter, offenbar als Bevollmächtigtem des Kaisers, zu; aber von den 4 Solidi gebühren ihm nur 2, die anderen 2 Solidi der Gemeinde.[218])

Als eine recht ständige Function des mittelalterlichen Gerichtes tritt das Wege „weisen" auf. Es werden nämlich die Wege sowohl gemeine, wie private aufgezählt und ihrer Lage nach beschrieben. Häufig werden dabei gewisse Rechte für Einzelne gewahrt, oder die Breite der Strasse und die Unterhaltungspflicht derselben festgesetzt; manchmal tritt dies „Wege weisen" aber auch ohne solche erkennbare Nebenabsichten auf, und nicht nur neu entstandene Strassen werden in ihrem Lauf durch die Gesetze fixiert, sondern auch solche, die „von Alters her" da waren. Für uns ist dieses ängstliche Aufzählen nur dann begreifbar, wenn wir uns vorstellen, wie aus der altgermanischen Feldgemeinschaft sich allmählich und langsam eine freie Individualwirtschaft gestaltete, für welche die Flurwege ebenso notwendig wurden wie der Ausbau der Heerstrassen für den entwickelteren Verkehr. Dieses „Weisen", losgelöst von allem Nebenwerk wie Breitenangaben, Rechtswahrungen u. s. w., kann uns hier wenig interessieren, und wir entbinden uns füglich, solcher Weistümer mehr als hinweisend zu gedenken.[219]) Zuweilen wird das Gericht aber selbst über das Bestehen eines solchen Weges in Zweifel

218) Dortmunder Statuten u. Urteile. ed. Frensdorff. Halle a/S. 1882. S. 37. Nr. 30. Item si quis percutit palum absque licentia in stratam regiam, vadiabit superiori iudici 60 solidos, et qui percutit palum in viam que vulgo dicitur iure weg vadiabit quatuor solidos, iudici duos et civitati duos. vergl. auch das Fehmarer Landrecht in Suhm: Historie of Danmark. XII. 334. Grimm: Weisth. III. 79. Z. f. G. u. Altert. f. Westfalen. V. S. 108. anm. 17. Richthofen: a. a. O. S. 14.

219) Schauberg: Z. f. schweizer. Rechtsquellen. I. 105. Oestr. Rechtsb. I. 226. 323. Grimm: Weisth. III. 708. IV. 245. 767. 339. 310. V. 95. Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 209. 54. 24 f. v. Maurer: Frohnhöfe. III. 576. v. Maurer: Dorfverfassung. II. 412. Aargauer Weisth. S. 44. 46. Das Landbuch von Schwyz. ed. M. Kothing. Zürich u. Frankfurt 1850. S. 247.

gewesen sein, so sagt die Tuehendorfer Rechnung: item vmb den weeg hy schliningers hus, sind sy nit gar einhell.[220] Manchmal wird ein Weg auch nur für eine hestimmte Zeit gewiesen, so soll nach dem Weistum von Haszloch dem gn. Herrn ein näher hezeichneter „harpfat" von Martinsnacht his Georgstag offen stehen.[221] Eine ähnliche Beschränknng liegt darin, dass ein Weg etwa nur alle 3 Jahre zu henntzen ist, während der Zugang sonst üher ein anderes Gnt geht.[222] Aus einem ganz eigenartigen Grnnde setzt das Weistum zu Nemmenich 1564 einen zweiten Kirchweg fest: Vortt weist man den wegk in syhen velder, ein fusspfatt mit seynen stelen, oh sach were, dat der kirchen Nomenich vnd Loessem eine in der dick (d. h. im Interdikt) were, das man die Leichen vonn einer kirchen zur andern trag.[223] Des wenig ausgehanten Wegesystems wegen sind die mittelalterlichen Gesetze sehr darüher ans, die Ueherfahrts- und Durchfahrtsrechte zu regeln. Manche Ordnnngen hegnügen sich damit, zu sagen, dass ein Gut dem anderen Weg gehen soll, wenn es ihn nicht entbehren kann[224]; vorsichtigere setzen hinzu, „mit dem allermindesten Schaden"[225], andere hestimmen wieder die Zeit, wann die Felder zu hetreten sind. In der Ernte, in der Heumahd, im Hanffluchet kann man nach dem Recht von Cappel die leeren Aecker hefahren[226], nach der Ordnnng von Sommeri darf man im Winter über die Felder das Holz ausführen.[227] Andere Landordnnngen bestimmen nmständlicher und specialisierend den Weg zum Feld. So sagt das Landrecht der siehen Freien als das interessanteste: wer sein Land dungen will, nnd hat dar kein dungweg zu, der sall klimmen anf sein achterste haus of hergfret, und soeken den nechsten weg und minsten schaden, und heleggen den weg mit garhen.[228] Das Benker Heiderecht weist zum Dungweg die kürzeste Strecke und den kleinsten Schaden an, geht dieser zwischen zwei Gütern durch, so sollen auf jedem Land-

220) Schauberg: Z. f. schweiz. Rechtsquellen. I. 105.
221) Grimm: Weisth. V. 581. vergl. Maurer: Dorfverf. II. 412 f. 424 f.
222) Aargauer Weisthümer. 46. 47. 55.
223) Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 83.
224) Oestr. Weisth. IV. 360.
225) Grimm: Weisth. I. 419.
226) ebd. I. 419.
227) ebd. V. 124.
228) ebd. III. 69.

stück zwei Räder geben, das Pferd in der Mitte, in der Furche.[229]) Das Ehehaftsrecht von Peitingau (ca. 1435) gestattet dem Hinterliegenden bis St. Georgstag über den Acker des Ersten zu fahren, später hat er diesem für die Ueberfahrt zu vergüten. Wenn es schneit, und der Vorliegende hat noch nicht geschnitten, so kann der Zweite eine Strasse schneiden.[230]) Verzögert zu Wartenfels Jemand mit Fleiss seine Bestellung und die Düngung, so trägt er nach Abschätzung den seinem Nachbar zugefügten Schaden.[231]) Ganz einfach bestimmt das Recht zu Schwelm, wer über seines Nachbars Land mit Mist fährt, hat auch die Spur wieder zuzusäen.[232]) Wie die seit Alters her gewohnten Gebräuche im Mittelalter eine besondere Festigkeit überhaupt haben, zeigt sich auch hier, aber die vervollkommnete Wirtschaft suchte doch hier einen Fortschritt. So sagt 1530 das Schwyzer Landbuch, wenn Jemand Holz und Stroh ausführen will, so mag er das auf den alten Wegen thun. Neue Wege indessen braucht Niemand dem Anderen zu öffnen. Bei einem Mangel solcher sollen sich Beide vergleichen.[233]) Es sind auch sonst noch Anzeichen da, wie das Gericht diese Streitigkeiten, deren private Natur zu immer klarerer Kenntniss kam, von sich abzuwälzen suchte. Daher bestimmt man zu Schleinig 1532, dass Streitigkeiten um Ein- und Ausfahrtwege und Stege zuerst unter einander abzumachen seien, wenn man sie nicht vor den Dorfmeister bringen wolle. Seien aber die Geschworenen nötig, so solle jeder Teil dem Saltner „aine zweifach Pfund", der Verlierer aber dem Dorfmeister 1 Pfd. Berner geben.[234]) Nach dem Schwyzer Landbuch (1500) soll der, welcher einen Weg über eines Anderen Gut nötig hat, diesen kaufen. Bei einer Ueberforderung seitens des Besitzers soll der Amtmann und Rat entscheiden.[235])

Die Beschränktheit des angebauten Wegenetzes geht auch sonst noch aus zahlreichen Urkunden hervor. Liuthold Münch

229) Grimm: Weisth. III. 41.

230) ebd. III. 653.

231) Oestr. Weisth. I. 154.

232) Grimm: Weisth. III. 28.

233) Das Landbuch von Schwyz. ed. M. Kothing. Zürich u. Frauenfeld 1850. S. 171 f.

234) Oestr. Weisth. IV. 83.

235) Das Landbuch v. Schwyz. S. 133.

gestattet z. B. 1334 dem Baseler Domkapitel, seine Privatwege bei der Burg Münchenstein zu gebrauchen, da öffentliche Strassen fehlteu.[236]) Nach der Offnung der Gemeinde Dielstorff (1556—62) sollen alle, die vom Kellhof in Holz oder Feld viel oder wenig gekauft haben, die Wege lassen, wie sie der Kellhof seit Alters hat tragen müssen.[237]) Hierher gehören auch die zahlreichen Klagen um versperrten Weg[238]) und die mannigfachen Wegeverkäufe. Zu Taufen 1568 verkaufen die Bauern mit Gutheissen der Nachbarschaft ihrem Dorfmeister einen „wiäl" auf ewig.[239]) 1294 giebt Heinrich, Graf von Gleichenstein, einen öffentlichen Weg neben dem Kloster Anrode diesem zu eigen, behält jedoch de consensu vero universorum provincialium in nostro territorio sitorum den Uebergang über den Weg seinen Untertanen vor, denen nicht gestattet ist, sich des Weges sonst (de cetero) zu bedienen.[240]) Graf Heinrich von Henneberg versetzt an Diez von Wechmar gegen eine Schuld von 50 Goldgülden, 50 Malter Korn und ebensoviel Hafer ein Stück Weg mit Zubehör zu Obermassfeld.[241]) Herzog Magnus von Braunschweig beurkundet, dass die Bauern und Eingesessenen des Dorfes Thiede eine gemeine Strasse zu dem Hofe seines Dieners Hermann Schoboze gelegt haben, und erteilt dieser Schenkung seine Bewilligung (1351).[242]) Die Bewohner von Steinsberg im Unter-Engadin (1549) haben die alte Strasse verlegt und eine neue durch das Dorf gemacht. Der Landvogt entscheidet nun nach Kundschaft, dass die von Steinsberg den neuen Weg in Ehren halten sollen. Fremde, wie Heimische sollen vom St. Georgs- bis auf St. Michaelstag den Weg durch das Dorf, von St. Michaelstag bis zu St. Georgstag aber die an-

236) ex carencia viarum et stratarum publicarum sive itinerum. Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 134 f.

237) Z. f. schweizer. Rechtsquellen. I. 182 f.

238) Piper: Markenverfassung. S. 201. Antiquar. Gesellsch. zu Zürich. VIII. Urkunde Nr. 178. Dortmunder Statuten u. Urteile. ed. Frennsdorff. Halle 1882. S. 251. Z. f. G. d. Oberrheins. II. S. 206. Lamprecht: I. 335.

239) Oestr. Weisth. IV. 129.

240) Urkundenbuch der ehemals freien Reichsstadt Mühlhausen in Thüringen. ed. Herquet. Halle 1874. Nr. 416.

241) ..... vnd setzen an yne mit disime brife vnszn wagk tzu obern masfelt der sich anhebit .... mit allin sin tzuhorung ... Henneberg. Urkundenbuch. III. Nr. 87.

242) Sudendorf: a. a. O. II. 392.

dere Strasse durch die Güter der Steinsberger benutzen. Ein Fnssweg soll aber das ganze Jahr durch die alte Strasse führen, Vieh indessen darf man nur durch das Dorf treiben.[243])

Nicht fehlt es an alten Beweisen über Anlage, Verbreiterung und Rectification der Wege. Zu Erbach im Rheingau wurde bereits 1173 ein Stück Waldalmende zur Anlage eines geraden Weges abgetreten.[244]) 1391 verkaufte der Pfarrer von Elmshorn den Leuten in der Krempermarsch und denen zu Gronland nnd Sommerland „eyn stycke landes van ses nnd seventich roden lanck und dryer roden breyt . . . . to eneme rechten herweghe nnd ener konigstrate enen jeweliken to brukende" unter Bestätigung des Grafen Bernhard von Schaumburg, Domprobst zu Hamburg.[245]) Gottfried von Rüdenburg erlaubt 1318 den Nonnen zu Welver, ihr Gehöft gegen den gemeinen Weg hin auszudehnen, vorbehaltlich, dass sie von ihren eigenen Aeckern wieder ersetzen, was sie vom Wege genommen haben.[246]) 1321 erteilen zwei Edelherren dem Kloster Loccum die Befugniss, die Verzäunung der Curie zu Lahde nach bestem Ermessen zu erweitern oder zu verengern, selbst über Strassen hinweg, wenn sie für diese nur einen gleichen Raum wieder anlegen.[247])

243) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 145 f. Einige weitere Belege für Wegeverkäufe u. s. w.: Z. f. G. d. Oberrheins. XI. 43. XIX. 138. Beyer: a. a. O. III. 582. Zellweger: Appenzeller Urkundenbuch. III. Abtheil. 2. Nr. 874. Boos: Baseler Urkundenbuch. Nr. 331. v. Hodenberg: Calenberger Urkundenbuch. Hannover 1855—58. Abth. 8. Nr. 85. Abth. 9. Nr. 130. Abth. 3. Nr. 468. Nr. 474. (Fussweg soll hier aufgehoben werden, weil schon ein anderer Weg da sei, der für Reiter und Fussgänger genüge). Lacomblet: a. a. O. II. 570. — Wegetausch: Z. f. G. d. Oberrheins. XXV. 409. — Wegeverlegung: Kindlinger: münster. Beiträge. III. Abth. 1. Teil 2. Nr. 88. Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 13. Oestr. Weisth. II. 124. Kleinschmidt: a. a. O. I. 68₁₈. — Reservierung des Wegenutzungsrecht: Z. f. G. d. Oberrheins. XXI. 68. Herzog Wilhelm v. Braunschweig u. Lüneburg bestätigt 1367 den Prälaten, Pröbsten und Aebten das Recht, in Städten und Weichbildern auf Strassen und Märkten Einkäufe den Bürgern gleich zu machen, und die erkauften Waaren zu ihrem Kloster wegführen zu lassen. Sudendorf: a. a. O. III. 321.

244) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. S. 129. vergl. Oberbayrisches Archiv. XXIV. Nr. 677. 780.

245) Urkundenbuch der Schleswig-Holstein-Lauenburg. Gesellschaft. II. Nr. 438. vergl. Bavier: a. a. O. S. 25.

246) Seibertz: a. a. O. III. 573.

247) Hodenberg: Calenberger Urk. Abth. 3. Nr. 707.

Oftmals wird auch festgesetzt, über wessen Gut die Strasse gehen soll. Das Weistum von Wollersheim sagt 1554 hiervon, wenn die Strasse zwischen den Aeckern „meiner Frau von S. Marien" und des Lehnsmannes läuft, so soll sie über den Acker der Frau und nicht den des Lehnsmannes gehen.[248]) Der Frohnhof zu Gereonsweiler soll alle Wege und Pfade leiden.[249]) 1348 heisst es: alle dy weg, dy umb das dorff gent, dy sind genummen warden von meiner herren gueter von hertzogenburg.[250]) Will der gn. Herr von Prüm zu Berisborn eine Kirche oder Mühle bauen, so soll man ihm Weg und Steg dazu geben nur nicht durch den Kohlgarten und durch die Kammer.[251]) Zuweilen erhält der Besitzer des Gutes, über welchen der Weg geht, auch eine Entschädigung, so bekommt der Junker nach dem Weistum von Niederweis 1497 einen Haufen Heu für sein Pferd, weil ein gemeiner Weg oberhalb seines Gutes geht.[252]) Die Herren von Lupfen haben der Stadt Villingen 1396 eine Strasse gegeben, welche die Stadt erhält — die Reisenden aber zahlen den von Lupfen, die dafür noch das Geleitsrecht haben, ein Weggeld, ausgenommen sind die Villinger Bürger. Dass der Besitz an Grund und Boden benutzt wurde, um das Strassengericht zu beanspruchen, wurde schon oben erwähnt.[253])

Die Polizeiordnung Bischofs Dietrich Adolf von Paderborn 1655 bestimmt, dass wenn eine Strasse nicht zu bessern ist, die Anstossenden neuen Raum für einen neuen Weg herzugeben haben an der Seite, wo es am bequemsten ist. Die Nachbarn sollen die Landabtreter mit Acker entschädigen, event. mit dem alten Wege, wenn dieser nicht mehr nötig ist.[254])

Das Gericht oder der Herr, in dessen Händen die Oberaufsicht über die Strassen ruhte, hatte nun dafür aufzukommen, dass die alten Rechte möglichst gewahrt wurden, und dass die Heerstrassen und gemeinen Markwege, wie der Ausdruck ist, „frei und offen" wären. So wird zu Schlunders ein offener Weg

248) Arch. f. Gesch. d. Niederrheins. VII. 67 f. III. 361.
249) ebd. VII. 2.
250) Oestr. Rechtsb. II. 91.
251) Grimm: Weisth. II. 526. vergl. 549.
252) ebd. II. 869. vergl. Oestr. Rechtsb. I. 187.
253) vgl. ausserdem Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 136 f.
254) Wigand: Provinzialrechte von Paderborn u. Corvey. III. 212.

durch Jemandes Haus gewiesen[255]), und in der Herrschaft Burtscheid soll die Aebtissin die Wege nnd Stege offen halten.[256]) Damit hängt eng zusammen das Verbieten der neuen und ungewöhnlichen Wege, wofür es eine Unzahl Belege in den mittelalterlichen Rechten giebt. Meist wird das Verbot ohne irgend welchen Zusatz gegeben, es sei denn die Oertlichkeit bestimmt, über Felder, Wiesen, in die Hänser, über Höfe n. s. w. Davon scheidet sich das Weistnm von Radendorff, das zn Kloster Melk gehört. Es soll hiernach Niemand ohne des Hofmeisters Erlanbniss neue Wege in seinem Weingarten anlegen bei Strafe von 40 ₰.[257]) Dagegen bestraft das Urteil von Vehlen nur das Anlegen von Fusswegen über fremdes Land und Betreten desselben.[258]) Im Radendorfer Weistum ist noch ein Rest alter Feldgemeinschaft, während im anderen diese schon aufgelöst ist. In einigen Satzungen, welche vom Kloster Neunbnrg ausgehen, und deren Handschriften dem ersten Viertel des 16. Jahrhunderts angehören, wird das Erwachen der Individualwirtschaft klar ausgesprochen mit: die Strasse durch das Eigen soll Jedem frei sein.[259]) Die ungewöhnlichen Wege sind anch, wie die Weistümer zuweilen selber sagen, zu nnterdrücken, damit der Obrigkeit der schnldige Zoll nicht entgehe.[260]) Einige östreichische Weistümer gehen sogar so weit, den Arbeitgebern besonders einzuschärfen, ihren Arbeitern die rechten Wege zu weisen.[261])

255) Oestr. Weisth. IV. 57.

256) Quix: histor.-topographische Beschreibung der Stadt Burtscheid. Aachen u. Leipzig 1832. S. 230.

Einige weitere Belege: Oestr. Weisth. II. 173. IV. 163. 170. VI. 38. 268. 148. Maurer: Ruprecht v. Freising. S. 305. Reyscher: Sammlung altwürtt. Statuarrechte. Tübingen 1834. S. 573.

257) Oestr. Rechtsb. I. 89.

258) Grimm: Weisth. III. 316.

259) Oestr. Rechtsbücher. I. 271. 279. 296. 297.

260) Oestr. Weisth. I. 246. vergl. oben S. 76. anm. 68.

Einige weitere Belege, dass ungewöhnliche Wege verboten sind: Oestr. Rechtsb. I. 171. 231. 247. 350. 440. 459. 503. 525. 536. II. 81. 111. Arch. f. G. d. Niederrheins VI. 323. 395. 405. VII. 25. 19. 27. 45. Tzschoppe und Stenzel: a. a. O. S. 598. Kleinschmidt: a. a. O. II. 288. Reyscher: a. a. O. S. 135 f. Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XVII. 55. 69. 75. XXV. 111. 147. Grimm: Weisth. I. 481. III. 131. 448. Oestr. Weisth. I. 172. 224. II. 192. III. 13. 150. IV. 247. 300. 347. VI. 70. 155. 174. 210. 406.

261) Oestr. Rechtsb. I. 271. 279. 297. 579.

In viel ausgedehnterem Masse, als es die Neuzeit zeigt, waren die mittelalterlichen Wege mit Zäunen befriedet, wie man in alter Zeit überhaupt den bebauten Acker einzuhegen pflegte. An diesen Zäunen, die in der Schweiz Efaden hiessen (Ê-pfad, êfad, Gränze eines Dorfes und seiner Felder, Stalder, 1,335, Umzäunung zwischen den Zelgen der Dreifelderwirtschaft, schweiz. Idiot. 1,671 fg.) waren Fallthore, über deren Einrichtung man nicht sicher unterrichtet ist, die aber wohl den heutigen Wildgatterthoren ähnlich sind. Das Weistum von Odertall bestimmt, dass das Gatter von selbst wieder zufalle.[262]) An den eingezäunten Pfaden, den Schweizer „Pfattzäunen", befanden sich hingegen meist Ueberstiegsprossen. Wer durch ein solches Gatter fuhr, war verpflichtet, es wieder zu schliessen. Einige Weistümer werden dieses näher ausführen. Das Wasserneuburger Recht sagt: alle gattern bei dem gemainen weg, wem die zugehörn, sollen gemacht werden bei der peen zwelf agler. wer aber solches sich spreizt und nach im nit widerumb zuethat also, das schaden dardurch beschäch, der ist zu peen verfallen drei schilling zween agler, und den schaden zu bezallen.[263]) Zu Aschau (1561) soll jeder die Gatter, durch welche er fährt, bei 2 Kreuzer Strafe schliessen, und Jeder, der diese Art Uebertretung sieht, hat das Recht zu „pfenten", und dem Kläger soll man glauben.[264]) Zu Thannheim (1607) sollen die „öschgetter", welche „dem gemainen man zue nutz gehenkt und gemacht" sind, bei 4 Kreuzer Strafe wieder geschlossen werden.[265]) Das Gnadenwald Weistum aus dem 17. Jahrhundert sagt: item es sollen alle gemacht gassen vergätert und zue sein. Es sollen auch alle panzeun gehalten werden, als von alter herkommen ist, und so einer ausfahrt pauen und tregt den zaun auf dem kopf, so soll der zaun am arm sein, damit iedermann versorgt sei.[266]) In Kauns werden Gassenzäune nur da verlangt, wo das Vieh getrieben wird, aber die Beschränkung scheint jungen Ursprungs zu sein; die Rechtsregel ist von 1674.[267]) Das Weistum zu Herrenbreitingen besagt einfach (1516), wer hart an

262) Oestr. Rechtsb. I. 505.
263) Oestr. Weisth. VI. 430.
264) ebd. IV. 373.
265) ebd. III. 113.
266) ebd. II. 193.
267) ebd. III. 305.

der Strasse liegt, soll sich nach Gebührlichkeit befrieden.[268]) Zu Kirn (1420) wird eine Strasse gewiesen „und were iss sach", heisst es weiter, „das dye port gespart were, so sullent sye dem portener drn mail rnffen, hort er sye nit, so mogent sye das sloss abe brechen, vnd sullent eynen alden torness (= livre tournois) dar vff legen, vnd mogent dar durch ryden an schaden der gerichts herren nnd der gemeynde.[269]) Aehnlich wie die Wegerechte und die offenen Wege aufgezählt werden, verzeichnen die Dorfrechte anch die Stellen, wo „valder nnd lucken" zu hängen haben, meist mit der Angabe verbunden, wem die Instandhaltnng derselben obliegt.[270]) Das Zannmachen war gewöhnlich dem Winter oder Frühjahr vorbehalten, die österreichischen Rechtsregeln setzen als Termin, wo diese Arbeit beendet sein soll, gern den St. Georgs- und St. Gallentag an.[271]) — Die Stiegel bei den Fusspfaden waren znm Uebersteigen eingerichtet. Das Ehehaftsrecht von Peitingau (1435) sagt hierüber: alsbald er 'dan den ackher zugesät, so soll er die gassen paid verzännen, nnd sol eine gute stigel machen, dass ein jeglicher mann oder frau mit einem sack wol darübersteigen mag.[272]) In Höttingen (1645) wird eine Stiegel von der Art verlangt, dass eine Fran mit Essen übersteigen kann[273]) — in einem Entscheid von 1539 wird ein solcher Ueberstieg auf 2 Werkschnh Höhe nnd anderthalb Werkschnh Breite angegeben.[274]) Die Höhe des Wegzaunes wird verschiedenfach geschätzt, anf die Achselhöhe eines Mannes[275]), nnd ein ander Mal in einem niederrheinischen Weistnm nicht höher „dan einer frawen an Iren sanm"[276]) Die Wegeordnnng Josepf Clemens für Westfalen im 18. Jahrhnndert bestimmt die zulässige Höhe für Hecken auf 5 Fnss.[277]) Bei recht engen Strassen verbot sich das Zännen natürlich von selbst oder war doch gewissen Be-

268) Grimm: Weisth. III. 588 f.

269) ebd. II. 140.

270) ebd. VI. 216. 249. 272.

271) Oestr. Rechtsb. II. 24. 210. Oestr. Weisth. IV. 251. Pestalutz: a. a. O. I. 374.

272) Grimm: Weisth. III. 654.

273) Oestr. Weisth. II. 236.

274) Z. f. G. d. Oberrheins. XI. 119 f.

275) Grimm: R. A. S. 94.

276) Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 84.

277) V. f. G. u. Alterthum f. Westfalen. V. 110.

stimmungen unterworfen, so verordnet das Urteil von Vehlen: De in solchen engen straten tunen worde, schal de schradtstecken (Zaunpfahl, die schräg gegen einander gesetzt werden. Schiller-Lübben. IV. 134ᵃ), nicht wider inwendigh der strate setten, als dat ein hoin oder aendt dar twuschen dorchkrepen konne.[278]) Die Zäune standen hinsichtlich ihrer Unverletzlichkeit unter dem Schutz des Gesetzes.[279]) Erwähnt sei hier nur noch, dass auch die mit Gatter versehene Strasse eine „offene" sein kann[280]), was ja freilich aus dem Vorherigen schon hervorging.

Umgekehrt, wie die Verfriedungen an Feldern und Wegen im Mittelalter so allgemein waren, scheinen die Gräben an den Seiten der Wege, welche heute selten fehlen, damals viel weniger häufig gewesen zu sein. Einen streng bindenden Beweis vermögen wir dafür nicht anzutreten, man möchte dann die im Ruodlieb des 11. Jahrhunderts enthaltene Lehre: ziehe keine Gräben zwischen Saatfeld und Strasse, damit die Leute dir nicht noch tiefer als zuvor in die Saaten gehen, sehr hoch anschlagen wollen. Die Weistümer sprechen indessen von Strassengräben viel weniger als von Zäunen, und wo es geschieht, ist es meist um Abfluss lebendigen Wassers zu thun. Die Wegeordnungen des 17. und 18. Jahrhunderts dagegen betonen mit zunehmender Schärfe die Notwendigkeit der Gräben, sowohl um die Strasse trockener zu halten, als auch zur Verhütung des Ueberfahrens über die Aecker. Die dabei gewonnene Erde konnte zudem sehr gut zum Wegebau verwendet werden, einen Vorteil, den man übrigens schon früh erkannt hat.[281]) Speziell Oestreich und einer jüngeren Zeit scheinen die Bestimmungen über Rein-

278) Grimm: Weisth. III. 318.

279) Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XXV. 123.

280) Z. f. schweizerische Rechtsquellen. I. 168.

Einige weitere Belege über Strassenverfriedungen sind: Maurer: Dorfverfassung. I. 357. II. 422 f. Grimm: Weisth. I. 132. 334. III. 751. Arch. f. G. d. Niederrheins. III. 361. VII. 6. 13. 67. 295. Schwyzer Landbuch. S. 247. 252. Aargauer Weisth. S. 55. 113. 143. Z. f. schweizerische Rechtsquellen. I. 4. 52 f. II. 59. Baer: a. a. O. S. 14. Oestr. Weisth. I. 21. II. 136. 192. 193. Alemannia. XIV. 36.

281) Ruodlieb ed. Seiler. S. 247. 522. vergl. S. 46 an. 1. Oestr. Rechtsb. II. 219. 279. Wigand: Provinzialrechte von Paderborn u. Corvey. III. 67 f. 212 f. 257. 283 f. Apelblad: Reise durch Pommern u. Brandenburg, übersetzt und erklärt von J. B(ernoulli) 1785. S. 363. Schöpflin: Alsatia diplomatica. II. 1346.

halten und Räumen der Gräben anzugehören.[282] Das Gesetz in einigen zu Kloster Melk gehörenden Ortschaften verlangt für die Anlage neuer Gräben erst die Erlaubniss des Gerichtes.[283] Nach der westfälischen Gewohnheit kann der Markgenosse hinter den Hecken und Zäunen einen mässigen Graben ohne Weiteres aufwerfen, wenn er der Strasse oder seinem Nachbar nicht schadet.[284]

Nur Hohlwege, nicht im strengen Sinne Gräben, sind die Fluchtgräben oder auch Fluchtgassen, deren hin und wieder die Weistümer gedenken.[285] Ihre Bestimmung giebt das Birmenstorffer Hofrecht von 1363 an: Were es auch, daz nöt zû keme von krieges wegen, so mag iedermann mit den sînen ze Graben in das holz fliehen, die zelg syge gesäyget oder nit.[286] Sonst werden auch wohl drei Fluchtgassen gewiesen, sie sollen immer geräumt sein. Die Breite bestimmt die Höfleiner Regel, „das man berubt ain fudrig vas oder Stübich walgn müg“.[287]

Die Markgenossenschaft in ihrer weiteren oder engeren Zusammengehörigkeit hatte nun das Zäunen, das Grabenaufwerfen, das „Räumen“ der Wege und, um gleich weiter zu gehen, den Strassenbau zu leiten. Wenn nicht besonders dazu angestellte Personen diese Arbeiten übernahmen, so geschahen diese Gemeindeleistungen nach zwei Systemen. Einmal setzt jeder die an seine Güter stossenden Strassen mit Hecken und Gräben in Stand, nach der anderen Art kommen die Märker zu einer bestimmten Zeit zusammen, um gemeinsam diese Arbeiten vorzunehmen, ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit der Grundstücke. Ueber die Priorität eines von diesen Systemen lässt sich nicht Sicheres ermitteln, auf Grund der Weistümer und mittelalterlichen Landrechte möchte man die einzel ausgeführten Arbeiten für die ältere Art ansprechen, dem scheinen jedoch die Berichte aus karolingischer Zeit[288] zu widersprechen. Natürlich kamen Mischungen beider Systeme vor und sind aus naheliegenden Gründen nie ganz verloren gegangen. Später stellte man auch in Nachahmung von

282) Oestr. Rechtsb. d. M. I. 41. 54. 132. 144.
283) ebd. I. 127. 132.
284) Piper: Markenrecht in Westfalen. 115 f.
285) Oestr. Rechtsb. I. 179. 247.
286) Aargauer Weisth. S. 47.
287) Oestr. Rechtsb. I. 251.
288) vergl. auch oben S. 39.

städtischen Vorgängen Wegmacher an, denen die Anfsicht und Instandhaltnng der Strasse oblag; ihre Besoldnng gewann man meist aus dem Weggeld. Nicht wenige Verpflichtnngen hafteten endlich an gewissen Gütern nnd Aemtern.

Der Schwabenspiegel, der im Vergleich mit dem Sachsenspiegel und dem Spiegel aller deutschen Leute, allein eine Regelung der Strassenunterhaltungspflicht hat, sagt darüber: Ein iegelich man sol wege machen vor siner tvr vnde vor sinem göte, siben schûhe, daz ander teil sol div gemeinde machen.[289] Diese letzte Einschränkung pflegt sonst in den Rechten meist zn fehlen; man begnügt sich mit der Anordnung, dass die anliegenden Güter den Weg machen nnd in Stand halten sollen.[290] Das Ehehaftsrecht des Fürstentums Niederbaiern (1600) bestimmt für die 24 Schnh breite Landstrasse, dass da, wo zwei Güter an ihr zusammenstossen, einem jeden Gut ihre Unterhaltung „bis mitten auf den reibnagel" obliege, hat aber Jemand die Strasse allein in seinen Gründen, so erhält er sie auch allein.[291] Wenn die Einschränknng des Strassenbaues für den Anlieger auf einen gewissen Breitenteil auch selten vorkommt[292], so sind doch Erleichternngen in mittelalterlichen Gesetzen vorgesehen. Die Offnnng von Kilchberg, nm eine für viele anzuführen, gebietet den Anliegern, die Strassen wie Einfriedigungen und Gatter zu machen, „wo aber gross schlipfinen kemindt in die strassen, so sol ain gemaindt enandern helfen machen.[293] Sonst begnügt man sich anch wohl in schweren Fällen die nächsten Nachbarn znr Hülfeleistung zn verpflichten.[294] Das Schwyzer Landbuch berichtet 1397, dass die am Yberg Begüterten von dem Landamman 70 ℔. Pfennig bekamen, wofür sie nnn nach Masstab ihres dort liegenden Gntes den Weg daselbst zu erhalten haben. Doch sind es nur

289) Lassberg: a. a. O. S. 87. 181.

290) Oestr. Rechtsb. I. 201. Grimm: Weisth. I. 339 f. IV. 567. Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 295. Wigand: Arch. VI. 358₁. Wigand: Wetzlar'sche Beitr. II. 217₁₈. Oestr. Weisth. I. 59₁₇.

291) Grimm: Weisth. III. 681 anm.

292) vergl. Stellen bei Lassberg: a. a. O. S. 87 anm. 131. Schwyzer Landbuch. S. 141.

293) Grimm: Weisth. I. 205. vergl. auch ebd. I. 222. 230. 237. Z. f. schweizer. Rechtsquellen. II. 67. Oestr. Rechtsb. I. 506. 511.

294) Aargauer Weisth. 152. Schwyzer Landb. S. 141. Oestr. Weisth. I. 222. Z. f. schweiz. Rechtsquellen. I. 53. II. 77.

wenige Belege, die wir für eine Geldhülfe an Anlieger zum Strassenbau geben können.[295]) Die Idee, die man hierbei verfolgte, war, dass der Anlieger die Strasse am meisten benutzte und daher auch als der nächste ein Interesse an ihrer Instandhaltung hatte. Mone erkennt ohne zwingende Gründe das Vorbild hierfür in römischer Gewohnheit.[296]) Aus demselben Grund soll der Gebraucher eines nicht öffentlichen Weges, z. B. eines Abfuhrweges im Walde, auch die Anlagekosten mit tragen.[297]) — Abgesehen von der Beaufsichtigung seitens des Gerichtes, suchte man den Anlieger zur besseren Unterhaltung des Weges zuweilen durch die Bestimmung anzuspornen, dass er den Schaden zu tragen habe, welchen die Reisenden an Gut und Person durch den bösen Weg etwa erlitten. Das Dingrodel von Zarten (1397) bestimmt so: Breche auch der wägen deheiner, oder viele er vmb vnder dem win, also das der win verloren wurde, wa daz beschicht vf des gotzhus eigen davon, daz der wege ze böse wäre, uff wes lehen das beschähe, der sol den win gelten dem gotzhus, dauon das er den wege nüt besser het gemacht.[298])

Die Leistungen der Gesammtgemeinde als solche werden vom Gerichte geleitet. Zu Tarsch sagen die Dorfbürgen Abends vorher Zeit und Ort für die Arbeiten an. Wer nicht die bestimmte Anzahl Leute schickt, welche nach der Grösse der einzelnen Haushaltungen zu fordern sind, bezahlt Strafe. Man nimmt hierbei Arbeiten an den „waldungen, pessernng der holzfarweg, legung der rehr und der kändl, raumbung und ausshackung der viäl“ vor.[299]) In späteren Weistümern wird für die grösseren Besitzer wohl auch die Stellung von Pferden angeordnet.[300]) Vielfach wird betont, dass die gesandten Arbeiter oder Mitglieder der Familie tanglich, nicht zu alt oder zu jung seien. Frauen waren dabei nicht ausgeschlossen.[301]) Bei Nichtbefolgung dieser Vorschriften wird ausser der sonst üblichen Geldbusse im Gesetz

295) Schwyzer Landb. S. 234 f. 239.

296) L. 27. § 3. D. 7[1]. L. 13. § 6. D. 19[1]. vergl. Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129 f.

297) Grimm: Weisth. III. 265. Richthofen: a. a. O. S. 269[28].

298) Grimm: Weisth. I. 340. vergl. ebd. II. 347. Grimm: R. A. 533.

299) Oestr. Weisth. IV. 303 ff.

300) Oestr. Rechtsb. I. 466.

301) Oestr. W. III. 222. IV. 64. 222. VI. 209. 524. Oestr. Rechtsb. I. 15. 26. Grimm: Weisth. III. 643.

von Paumgarten gedroht, dass der Richter für den Fehlenden oder Untauglichen auf Kosten des Verpflichteten einen ordentlichen Arbeiter mieten soll[302]); zu Nötting soll der Säumende ausser der Strafe an den Herrn, den „Raumern“ 12 ₰. zu vertrinken gehen.[303]) Nach dem Weistum zu Thannheim (1607) wird die gemeine Arbeit in der Kirche angesagt.[304]) Es scheint, dass hin und wieder nur einzelne Wege gemeinsam gemacht sind, so sagt das Cappeler Recht (15. Jahrhundert), Kirchwege und Stege, die seit Alters her sind, soll die Bauerschaft gemeinsam machen[305]), und nach der Fassung einzelner östreichischer Rechtsregel kommt man in Versuchung zu denken, dass der Richter die Strassenbesserung ankündigt, und Jeder nun nur bei seinem eigenen Gute bessert.[306]) Die Richter, oder die sonst mit der Leitung dieser Arbeiten betrauten Personen, haben nicht selten Anteil an den eingehenden Strafen[307]), wie sie auch zuweilen für den Schaden verantwortlich gemacht werden, der durch schlechten Weg angerichtet wird.[308]) Hat eine Dorfschaft der Herrschaft gewisse Wegfrohnen zu leisten, so giebt diese zuweilen dafür eine Art Belohnung, z. B. die Herrschaft Kranichberg den Arbeitern der Dorfschaft Enzenreith „ain Suppen vnd ain Trunkh“.[309]) Zu Falkenstein hat der Herr bei Herstellung eines gewissen Weges den Bürgern zwei Leute mit „schlagen und bickelen“ zu schicken und jedem Bürger „zwo mitschen (Gebäck vergl. deut. Wb. VI. 365) und noch ihnen zusammen ein flesch weins“ zu geben.[310]) Die Tagewerke, die der Einzelne bei solchen Gemeindearbeiten zu leisten hatte, sind wohl hin und wieder in Zahlen fixiert, und eine Ueberschreitung dieser Norm ist verboten.[311]) Diese Wegearbeiten in Gemeinschaft nehmen in neuerer Zeit zu, und es war ja auch die einzige Möglichkeit, grössere Hindernisse zu überwinden und

302) Oestr. Rechtsb. I. 49. vergl. Appenzellisches Landbuch von 1409, herausgegeben von Rusch. Zürich 1869. Artikel 16.

303) Oestr. Rechtsb. II. S. 219. vergl. ebd. I. 49. 525. Oestr. W. IV. 30.

304) Oestr. Weisth. III. 116.

305) Grimm: Weisth. I. 419. vergl. Oestr. W. I. 59_{17}.

306) Oestr. Rechtsb. I. 547. 525. 42. Richthofen: a. a. O. 272_{21}.

307) Oestr. W. III. 179. IV. 80.

308) Oestr. Rechtsb. I. 127. 131.

309) ebd. I. 498.

310) Luxemb. Weisth. 250. vergl. Quix: Gesch. v. Burtscheid. S. 247.

311) Oestr. W. IV. 9. 14. 59.

grössere Gleichheit und damit Dauer im Bau zu erreichen. Die Landesordnungen des 16. und 17. Jahrhunderts scheinen sehr häufig an dieses System zu denken, auch wenn sie es nicht direkt aussprechen.[312])

Die Ausrüstung zu solchen Arbeiten, Hacken, Schaufeln, Wagen und Pferde oder Ochsen, hat jeder Einzelne zu schaffen, wie es ihm nach seinem Vermögen zugemutet werden konnte.[313]) Das Material allein liefert die Gemeinde, und beim Zaun-, Stege- und Brückenmachen sollte man diese um das nötige Holz angehen.[314]) In diesen Dingen ist auch in den landesherrlichen Verordnungen keine Wandelung geschehen.

Zu solchen Arbeiten war ein Jeder verpflichtet, eine Standesbefreiung gab es nicht hiervon; aber die zahllosen Einzelerlasse für geistlichen und adelichen Besitz, oft verbunden mit der Emancipation dieser Kreise zu Herrschaftsrechten, haben allmählich die ursprüngliche Gleichheit erschüttert[315]), obwohl auch die regierenden Herren nicht als solche einfach von diesen Pflichten frei waren.[316]) Zwar fehlt es bis über den Ausgang des Mittelalters hinaus in den Ortsrechten nicht an Versuchen, den alten Zustand zu wahren; so heisst es im grünen Buch von Dürkheim von 1495, dass Edle und Priester, obwohl dem Herrn und der Gemeinde gegenüber frohnfrei, zu Weg und Steg aber zu fröhnen schuldig seien.[317]) Das Weistum zu Genzingen nimmt weder Knecht noch Ritter aus, wenn es um Hülfe am Weg- und Stegbau gilt[318]), und sogar noch die Tyroler Landesordnung von 1603 fordert den Wege- und Brückenbau ausser von den Städten

312) Einzelne Belege noch: Oestr. Rechtsb. I. 42. 372. 536. Oestr. W. VI. 382₂. 439. 441. vergl. Hessische Grebenordnung v. 1739. S. 29f. Wigand: Paderborn u. Corvey. I. 295 f. III. 67 f. dagegen S. 212 f.

313) Oestr. W. IV. 208. vergl. Hessische Grebenordnung S. 29f. S. 74f.

314) Piper: Markenrecht. S. 108 f. Wigand: Arch. VI. 1. S. 358₅. Grimm: Weisth. I. 419. Schwyzer Landbuch. S. 247. Z. f. G. d. Oberrheins. XXIII. 433.

315) vergl. ausser oben S. 62. Z. f. G. d. Oberrheins. II. 473 f. XV. 115. 206. 456. Sudendorf: a. a. O. VII. 97.

316) Z. f. G. d. Oberrheins. XXXVI. 245. Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 295.

317) Maurer: Dorfverfassung. I. 193. Markenverfassung. 187.

318) Grimm: Weisth. II. 155. vergl. Endemann: Keyserrecht. S. 113 f. Luxemb. Weisth. S. 448. Grimm: W. V. 254₈.

und Gerichten, von den Prälaten und Edlen.[319]) Eine allgemeine Standesbefreiung für Geistliche können wir erst im Lüneburgischen aus dem 18. Jahrhundert belegen[320]), ebenso war nach dem Edikt des Kurfürsten Joseph Clemens von Köln von 1717 die Ritterschaft frei hiervon, da die Arbeit nach dem Schatzfusse repartiert werden sollte.[321]) Aber sonst suchte man Befreiungen, wie sie den Gerichtspersonen, welche die Wegebesserungen leiteten, leicht möglich waren, vorzubeugen. Im Recht des Dinghofs zu Ruffbach (1543) wird daher der „betb vnnd gewerffs" freie Meier ausdrücklich zum Wegebau, wie die übrigen Bürger, mitverpflichtet.[322]) Auch die Fremden, nicht allein eingeborne Sesshafte, hat man dazu mit herangezogen.[323]) Zu Latsch werden der Kuh- und der Schweinehirt zur Säuberung von Steinen und Standen für gewisse Wege und Stege verpflichtet.[324]) Das Weistum von Schlunders aus dem 17. Jahrhundert verpflichtet den Saltner (ital. salto Feldhüter) zur Erhaltung eines bestimmten Gatters, wie eines gewissen Weges, wofür ihm als Entschädigung das Gras (wahrscheinlich) von den angrenzenden Wiesen gegeben wird.[325])

Wir sehen ab von einer grossen Anzahl Rechte, die den Wegebau nach alter Gewohnheit zu machen heissen, oder doch dunkel oder überhaupt nicht die Art der Verteilung der Arbeit angeben. — Eine grosse Reihe von Strassen, wie auch von Gattern, Gräben und Stegen lagen hinsichtlich ihrer Instandhaltung Privatpersonen ob, oder es haftete diese Verpflichtung an den Gütern.[326]) Man hat hierbei wohl oft den Grund in einer

319) Neue reformirte Landesordnung der fürstlichen Grafschaft Tyrol, wie die auss Lands Fürstlichen Bevelch im 1603 Jahr umgedruckt worden. Die Ordnung bereits um 1573 erlassen. Buch IV. Artikel 1.

320) Kleinschmidt: a. a. O. II. S. 228a. vergl. aber dazu Berichte der Landschaft von 1571, wonach die Befreiung der Pfarrgüter für billig erachtet wird. ebd. I. 224. 228.

321) Z. f. G. u. A. f. Westfalen. V. 110 f.

322) Grimm: W. IV. 133. vergl. Z. f. G. d. Oberrheins. XVI. 145.

323) Grimm: W. I. 824.

324) Oestr. W. IV. 270. 272.

325) ebd. IV. 58.

326) Einige Belege: Grimm: W. I. 632 f. Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 6. 13. 67 f. 295. 387. Oestr. W. VI. 327. Z. f. G. d. Oberrheins. XI. 119 f. Z. f. schweiz. Rechtsquellen. I. 13. 14. Schwyzer Landb. S. 241. 242. 252. Oestr. Rechtsb. II. 210 f.

Leistung oder Entschädignng zu suchen, die vor Alters die Markgenossenschaft dem Gute gewährte; manchmal mögen es auch alte freiwillige, dann geforderte Gewohnheiten sein. Aus der Schweiz können wir einige Belege geben, wonach Jemandem ein Stück Land verliehen wird, mit dem Beding, dafür Wege zu erhalten. Die älteste uns darüber bekannte Nachricht ist von 1338.[327] Diesem scheint allein ein undatiertes Weistum von Münckendorf in Oesterreich unter der Enns an die Seite zu stellen zu sein, wo Jemand für das Innehaben von Aeckern zwei Brücken zu erhalten hat.[328] Zuweilen ist den Gutsbesitzern die Strassenbesserung ausdrücklich auferlegt, aber man kann ihnen, wenn sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, das Land nicht entziehen, sondern muss sich mit Geldstrafen oder mit Drohungen, den Weg über ihr Land zu legen, helfen[329]; ebenso steht es mit dem Messner zu Höttingen, der für die Nutzniessung eines Kirchenangers die Erhaltung eines Gatters an der Landstrasse zu besorgen hat.[330]

In sehr zahlreichen Fällen wird der Müller zum Instandhalten der Mühlwege, Brücken und auch wohl Furten angehalten.[331] Die Ursachen dafür liegen auf der Hand; einmal benutzte er und seine Kunden am meisten diese Verkehrswege, und dann war es eine Art Entschädigung an die Markgenossenschaft für das Monopol des Mahlrechts und steht also mit der Bestimmung auf einer Stufe, wonach der Müller das zu mahlende Korn auf eine gewisse Entfernung holen und zurückliefern muss.[332] Das salische Gesetz nahm den Mühlweg bereits in besonderen Schutz.[333]

Im Vorigen haben wir die Erbauung und Besserung der Brücken schon mit eingeschlossen; sie erfolgt nach denselben Systemen, nur verweilen die Weistümer gegebenen Falls der

327) Schwyzer Landb. S. 199. 225. 227. 228. 233 f. 235 ff. 238 f. 240. 243. 248 f. 250. 251. 253. 256 260.

328) Oestr. Rechtsb. I. 541.

329) Grimm: W. IV. 288. 290. Oestr. W. IV. 196 f.

330) Oestr. W. II. 236.

331) ebd. I. 22. 482. 525. 528. II. 52. Maurer: Markverfass. S. 462. Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XVII. 75. Grimm: W. III. 627 ff. 635. IV. 420. Luxemb. W. 110. 332.

332) Arch. f. G. d. Niederrheins. III. 361 f. VII. 48. Grimm: W. II. 658. 687.

333) Lamprecht: a. a. O. I. 17.

ungleich höheren Wichtigkeit wegen mit mehr Sorgfalt dabei. Die Verpflichtungen nnd Leistungen der Personen wie der Gemeinden und Genossenschaften werden überaus genau verzeichnet, ja sogar bis auf die einzelnen Teile der Brücke, wie sie betreffs ihrer Herstellung auf verschiedene Parteien verteilt sind.[334]) So viel Genauigkeit bekunden die Dorfrechte nicht, wenn es sich um die Besserung eines Weges handelt, der mehrere Gemeinden berührt. Man begnügt sich meist mit der Berufung auf das Herkommen, sonst auch wohl mit kurzer Grenzangabe der in Stand zu haltenden Strassen, oder mit der Angabe, dass jedes Dorf gemeinschaftlich gebrauchte Wege in seiner Flur zu machen hat.[335]) Kömmt aber eine wilde Flut, so fügt das Weistum von Herrenbreitingen hinzu, so „sall man recht vmb gehen lassen", d. h. hier wohl nur, die eine Gemeinde soll der anderen Hülfe leisten.[336])

Mit dieser Organisation, so sehr sie für locale Verhältnisse und bei günstigem Terrain auch genügte, war ein Strassenbau im grösseren Stile nicht möglich. Am meisten musste das Fehlen einer einheitlichen Oberleitung über grössere Districte vermisst werden, und die fehlte zu keiner Zeit mehr, als im 14. und 15. Jahrhundert. So wurden bei grösseren Unternehmungen nicht selten über die Köpfe der Untertanen hinweg Vereinbarungen zwischen den regierenden Herren getroffen[337]), auch war das System, wonach jedes kleine Dorf seinen Weg oder den Anteil an der Strasse besserte, schlechterdings nicht dazu angethan, grössere Schwierigkeiten zu heben. So nimmt es kein Wunder, dass die Herrschaft, wenn sich widerspenstige Gemeinden nicht gutwillig zu grösseren und gemeinsamen Arbeiten bewegen liessen, ohne Rücksicht auf ihre alten Rechte und Gewohnheiten, sie dazu zwang[338]); vor allen werden oft Fuhr- und Wagenleute zu solchen Arbeiten mit ihren Gespannen gebraucht ohne ersicht-

334) Sudendorf: a. a. O. VIII. 250₆. Arch. f. G. d. Niederrheins. I. 266. Kindlinger: münster. Beitr. 1.² Nr. 31. Reyscher: altwürt. Statuarrechte. S. 412 f. Grimm: W. I. 771. III. 465. 646. IV. 139. 614. 615. 760. V. 479. Oestr. W. III. 179. 290. 355. IV. 138. 163. 164. 168 f. 220. VI. 285. 170. 293. v. Maurer: Frohnhöfe. III. 526. Beyer: a. a. O. II. 439. 448.

335) Arch. f. Kunde östr. Geschichtsquellen. XXV. 71 u. 72. Grimm: Weisth. III. 591. Oestr. W. IV. 325. Maurer: Markverfass. 483.

336) Grimm: W. III. 591 f.

337) Baer: a. a. O. S. 166. Arch. f. hess. Gesch. Darmstadt. XI. 418 f.

338) Z. f. d. Kulturgesch. 1856. 490 f.

liche rechtmässige Verpflichtnng.[339]) Freilich mögen die Entschuldignngen der das Recht verletzenden Herren oft eigentümlicher Art gewesen sein; so wird der Gemeinde Griesshein 1516 auf ihre Berufung beim Bischof von Strassbnrg nnd Grafen Wilhelm von Fürstenberg befohlen, den verlangten Strassenban zu leisten, denn leicht könnte durch das Meiden der Strassen seitens der Fuhrleute dem Lande grosser Schaden geschehen, und „wurden etwan die missfal und böse des wegs an pferden oder lyb schaden nemmen, dodnrch vil böse schwür gethan, dodurch sich mencher lyb und seel verdampt".[340]) Entschiedener vorgegangen sind die Städte, die sowohl allein wie in Verbindung mit anderen, die Sorge um gnte Strassen übernahmen[341]), sie führten in Anlehnnng an längst gewohnte städtische Verhältnisse, auch Wegemeister ein, denen sie den Bau der Heerstrassen anvertrauten. So wird 1586 ein Wegmeister auf der hohen Strasse im Ratsprotokoll von Offenbnrg erwähnt[342]), nnd die Städte scheinen auch die ersten gewesen zn sein, die dafür Geld answarfen nnd nicht allein etwa eingenommenes Wegegeld znm Strassenbau verwandten.[343]) Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts kommen auch bei den ländlichen Gemeinwesen hin und wieder Ablösungen der Strassen- und Brückenpflicht vor durch Geldbeiträge, die an den Vorsteher gegeben werden, wofür jene verpflichtet sind, diese Dinge zu erhalten.[344]) Auch werden sonst Wegmacher erwählt, deren Besoldnng aus dem Wegegeld besteht, vermehrt znweilen dnrch Natural- und Geldbeiträge der Gemeindemitglieder.[345]) Der Süden scheint hierin wieder zuerst vorgeschritten zu sein.

339) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 143 f. Z. f. d. Kulturg. 1856. 491. vorgl. Maurer: Dorfverfass. II. 437.

340) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 144.

341) Neues Lausitzer Magazin. Bd. 56. S. 356. Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129 f. 136 f. 148 f. Günther: Harz 134. Pfaff: Gesch. der Reichsstadt Esslingen. 1840. S. 216 f. Baer: a. a. O. S. 14. 184. 560. Zellweger: Gesch. d. appenzellischen Volkes. Trogen 1830 ff. Urkunden B. II. Abth. 2. Nr. 686 u. 652. Codex diplom. Saxoniae. VIII. Abth. 2. Nr. 53.

342) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129 f. 140. Baer: S. 14.

343) Pfaff: Esslingen. S. 216 f. Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 129 ff.

344) Grimm: W. II. 622. Oestr. Rechtsb. I. 144. vergl. Aargauer W. S. 150. Z. f. G. d. Oborrheins. XX. 52. XXXIII. 393.

345) Oestr. W. IV. 254 f. 266. VI. 259. 261$_{12, 19}$. 478$_{36}$. Bavier: a. a. O. S. 30. vergl. Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 45.

Den grösseren Anforderungen hinsichtlich des Strassen- und Brückenbaues konnten die Gemeinden auf die Dauer nur mit Erhebung eines Zolles gerecht werden, den man ihnen dann zugestand, wie er sonst auch den Dynasten verliehen wurde.[346]) Die Zolleinnahme war hier das einzige Mittel, um auf der Hand liegende Ungleichheiten der Pflichten auszugleichen; denn nach mittelalterlichem Recht sind zur Strassenerhaltung nur die zunächst liegenden Gemeinden verpflichtet, nicht etwas entfernter gelegene, welche den Weg ja mit brauchten.[347]) Die Einnehmer sind nun, wie schon oben in der bairischen Landesordnung, mit der Aufsicht der Strassen und Brücken und deren möglichsten Besserung betraut.[348]) Die Befreiungen von Zoll und Wegegeld für Ritter und Pfaffen, wie sie schon der Sachsenspiegel kannte[349]), sind beibehalten[350]); auch findet sonst wohl Erlass des Wegegeldes statt.[351]) Zuweilen löst sich eine Gemeinde oder der Einzelne mit einer jährlichen festen Abgabe die Zollfreiheit.[352])

Mit einer Art modernen Scheines ist der eidgenössische Strassenbau umgeben, nicht als ob die schweizerischen Strassen in ihrer Structur viel besser als die übrigen deutschen waren, sondern die Centralisation der Verwaltung verdient dieses Lob. Auf den Tagsatzungen der Kantone wurde über die Notwendigkeit der Zölle und deren Erhöhung entschieden[353]), hier werden zwischen den Städten und Dörfern über Herstellung, Sicherung und Instandhaltung der Strassen Verträge geschlossen[354]), den Landvögten von hier entsprechende Weisungen gegeben, wie auch von hier allgemeine Ermahnungen, die Pflicht zu thun[355]),

346) Z. f. d. Kulturgesch. 1856. 490. Z. f. G. d. Oberrheins. XXXIII. 393.

347) Bavier: a. a. O. S. 36. Baer: a. a. O. 14.

348) oben S. 71. Oestr. W. IV. 254 f. vergl. Spiegel deutscher Leute ed. Ficker. S. 171_{170}. Reyscher: altwürtemb. Statuarrechte. S. 578.

349) oben S. 58.

350) Maurer: Ruprecht v. Freising. S. 148. Wigand: Arch. III. 151. Kleinschmidt: a. a. O. II. 58. I. 224. Oestr. W. VI. 335_{23}.

351) Luxemb. W. 757. Oestr. W. VI. 372. Pfaff: Esslingen. 216 f.

352) Wigand: Arch. III. 151. Oestr. W. VI. 323. Grimm: R. A. 220. Codex diplom. Saxoniae. VI. 176. VIII. 2. Nr. 53. Beyer: a. a. O. II. 468. Grimm: W. III. 628. Bavier: a. a. O. S. 41.

353) Amtliche Sammlung der älteren eidgenössischen Abschiede. Lucern 1856 ff. III. 1. S. 518.

354) Bavier. a. a. O. S. 29 f.

355) Bavier: a. a. O. S. 28 f. Eidgen. Absch. II. 448. IV. 2. S. 1422.

erteilt. Der Strassenbau geschah im allgemeinen nach denselben Systemen wie im übrigen Deutschland. Der Anlieger oder doch die anliegenden Dorfschaften sorgten für den Bau.[356]) Indessen hat man doch hier bei grösseren Unternehmungen Entschädigung und Ausgleichung durch Geld eintreten lassen, und es werden recht bedeutende Summen genannt. Uri klagt 1560, es habe am Plattifer 3000 Kronen verhaut.[357]) 1571 will Glarus für 4000 Fl. einen Weg am Wallensee bauen.[358]) Durchschnittlich berechnet Bavier nach den Rechnungen des Strassenmeisters, der zugleich Mitglied der Regierung war, für Luzern die Ausgaben für Strassenbau auf 100—600 Gulden jährlich im 16. Jahrhundert, 200—800 im 17. Jahrhundert.[359]) In der Schweiz fand aber bereits im 15. Jahrhundert die Verdingung der Wegebauten statt, eine Sitte, die wir sonst nicht nachweisen können.[360]) Schon 1387 übernahm Jacob von Castelmur gegen Bewilligung eines Zolles die Verpflichtung, einen Weg über den Septimer herzustellen[361]) und zwar so, dass ein Wagen mit einer Ladung von 36 Rupp ohne Schwierigkeit transportiert werden könne. 1490 im September schliessen die Landvögte von Werdenberg und Sargans mit dem Meister Michael Preutel aus dem Etschthal einen Bauvertrag über die Schollbergstrasse ab — am 10. October ist man nach eingeholtem Gutachten von Meister Albrecht entschlossen, den Bau augenblicklich zu unterlassen. Unterm 17. November 1490 beschliessen die 8 Orte, die Strasse gemeinschaftlich zu bauen; am 6. December desselben Jahres wird berichtet, derjenige, dem der Bau verdingt sei, habe genügende Sicherheit geleistet. Am 28. August 1492 wurde dem Werkmeister von dem Boten der Orte die Arbeit, die dem Verding genügte, abgenommen. Der Hersteller beklagte sich freilich, wegen der Teure der Lebensmittel und des schlechten Wetters 200 Fl. Schaden erlitten zu haben; aber die Tagessatzung bewilligte ihm diese nicht nach.[362]) Man will ihm aber 40 Gulden nachzahlen, wenn er den Weg an einigen

356) Eidgen. Absch. III. Abth. 1. S. 26. S. 7.
357) Bavier: a. a. O. S. 26.
358) Bavier: a. a. O. S. 36 f.
359) ebd. S. 39.
360) vergl. Schwyzer Landb. S. 234 f.
361) Bavier: a. a. O. S. 24.
362) ebd. S. 33.

Orten erweitern will[363]). 1496 halten es die Boten für angezeigt, die Unterhaltung der Strasse einem ehrbaren Manne für den Bezug eines angemessenen Weggeldes zu übertragen.[364]) So verfuhr man auch noch im 17. Jahrhundert.[365]) Die Kosten bestritt man teilweise oder ganz mit den Zöllen und Wegegeldern.[366]) Das Fehlende verteilte man auf die Anlieger[367]) und die Kantone[368]), oder man sicherte sich einen Staatszuschuss; so sagt beispielsweise die Tagessatzung von Luzern 1480, man habe beschlossen, denen von Usern etwas zu Herstellung der durch Wasser beschädigten Wege und Brücken über den Gotthard zu schenken, wenn die nächste Zahlung von Mailand käme, da jene Strassen „zu unser Aller Gebrauch sind".[369]) Dass daneben communale Strassenunterhaltung auch in der Schweiz stattfand, ist selbstverständlich.[370])

Man misst einen grossen Anteil am Ausbau des deutschen Wegenetzes den Klöstern bei; man wird dabei wohl nicht so Unrecht haben, obwohl direkte Belege dafür sehr selten sind.[371]) Indessen ist durch Anspannung des religiösen Sinnes hier vieles geschehen. Bekannter sind die zahlreichen Ablasse, die der Papst oder sonst Kirchenfürsten anlässlich der Mithülfe beim Bau einer Brücke ausschrieben; in Frankreich hatte sich sogar ein geistlicher Orden gebildet, der sich mit Brückenbauten befasste.[372]) Aber auch Ablass für Wegebau ist hin und wieder gewährt; so schreiben zehn Bischöfe für den Besuch der Godehardikirche zu Hildesheim an gewissen Festtagen, sowie für Beisteuern für ihre Kirchenfabrik und zur Instandhaltung der Wege und Brücken in ihrer Umgebung einen 40tägigen Ablass aus (1295).[373]) Auch

363) Eidgenössische Absch. III. Abth. I. S. 439 f.

364) ebd. III. Abth. 1. S. 517.

365) Bavier: S. 40 f.

366) Bavier: a. a. O. S. 26.

367) ebd. 40 f. Eidgen. Absch. IV. 2. S. 1354.

368) Eidgenöss. Absch. III. 2. S. 1270.

369) ebd. III. 1. S. 81.

370) ebd. I. 121. IV. 2. S. 809.

371) Baer: a. a. O. S. 16. 21. 196. Z. f. d. Kulturg. 1875. S. 643.

372) Z. f. G. d. Oberrheins. IX. 387. Archiv für Frankfurter Gesch. und Kunst. IV. 1—20. Lübecker Urkundenbuch. I. Nr. 495. Baer: S. 62. Lamprecht: a. a. O. II. 243 f.

373) Hildesheimer Urkundenbuch. I. Nr. 305.

für die verfallenen Wege in der Nähe von Braunschweig ist verschiedenfach diese geistliche Hülfe in Ansprnch genommen.[374]) Aus dieser religiösen Seite erklärt es sich, wenn wie oben ein Strassenbau hefohlen wird nnter Hinweis, dass den Fnhrleuten weniger Anlass werde zum Fluchen, wodnrch sie ihre Seele verdammen[375]), oder dass der Zehent richtig eingeliefert werden könne.[376]) Die Errichtnng von Klausen nnd Hospizen auf hohen Bergen zum Schutz der Wanderer geht ans demselben Geiste hervor.[377]) „Item, die vronen", so heisst es im Vestenrecht zu Schwelm, „en sollen niemans verhodden des hilligen dages op sinem kerckwege".[378]) Ehenso ist hierher zu stellen, wenn 1392 der Buttenhergische Bürger Glänzel gewisse Gelder, welche er zu Zittau zn erheben hatte, zur Besserung der Strasse üher den Gähler zwischen Zittau nnd Luckendorf vermacht. Der Magistrat und Rat von Zittau versprach dafür, beim Tode dem Spender zur Erinnernng ein steinernes Kreuz zu errichten.[379]) 1602 fühlte sich der Privatmann Fridolin Heer heim Anblick eines in grosser Not sich hefindenden Schiffes innerlich getriehen, einen Weg längs des Wallensees bei Mühlhorn zn erhanen. Die Strasse bestand 150 Jahre, ging aber dann teilweise zu Grunde. Der Erhauer fand auf ihr dnrch einen herabrollenden Stein einen tragischen Tod. Uehrigens bezog Heer dafür einen Zoll, der noch später auf die Verwendnng von Glarus erhöht wnrde.[380]) 1331 hezeugt der Göttingische Rat, dass Tilo Swanenvlogel den Erlös eines verkauften Gutes den Vorstehern der Johannes- nnd Jacohikirchen überwiesen hahe mit dem Beding, dafür die schlechten Wege vor der Stadt zu hessern.[381])

---

374) H. Dürre: Geschichte d. Stadt Braunschweig. ebd. 1861. S. 334 f.

375) oben S. 109.

376) Oestr. W. VI. 103.

377) oben S. 48. Weizenegger: Voralberg. II. S. 259 ff. Günther: der Harz. S. 134 f. 127 f. 130.

378) Grimm: W. III. 28.

379) Neues Lausitzer Mag. VII. 230.

380) Bavier: a. a. O. S. 36 f.

381) Göttinger Urkundenbuch. I. S. 105. Consules recognoscunt, quod Tilo Swanenvlogel vendidit pro pretio possibili curiam sitam ante molendinum Wendense iuxta pratum domini de S. Albano, cuius curie debent esse tutores illi, qui provisores fuerint ecclesiarum b. Johannis et b. Jacobi, in hunc modum, quod iidem provisores cum omni pensione debent fideliter re-

Dieses Hervortreten privater Leistung für den Strassenbau, wenn auch die Häufigkeit nicht zu bezweifeln ist, hat selbstverständlich die gesetzlich geforderten Leistungen nicht ersetzen können; und doch scheint man nicht überall eine Regelung durch das Gesetz gekannt zu haben. Das Fehlen solcher Bestimmungen in den Weistümern ist nicht allzu hoch anzuschlagen, aber der Polizeierlass vom Bischof Dieterich Adolf von Paderborn, der den Strassenbau nach der seit Alters her bestandenen Gewohnheit zu thun heisst, sagt ausdrücklich, wenn ein solches Herkommen nicht zu finden sei, sollen die Anlieger den Weg bessern.[382] Auch wird sonst über die Neigung, sich diesen Arbeiten zu entziehen, geklagt.[383]

Diese Leistungen wird man ursprünglich, wenn sie nicht grössere und ausserordentliche Werke betrafen, nur einmal im Jahre gefordert haben und zwar zur Frühjahrzeit, wenn das Gericht auf war und die Wege und Stege beschaute.[384] Erst später kam, wie die zweimalige Besichtigung, auch eine zweimalige Besserung der Landstrassen; diese Neuerung, soweit sie praktische Forderungen betrifft, ist schwerlich vor der Mitte des 16. Jahrhunderts anzusetzen, und wird vor allem in den landesherrlichen Ordnungen verlangt.[385] Der Landtagsabschied von Gandersheim 1601 verordnet noch eine einmalige Besserung „zwischen dem Herbst, nach beschehener Saat-Zeit und der Fasten alle Jaar“.[386] Uebrigens gebietet man, diese Arbeiten vorzunehmen, wenn die Untertanen durch den Feldbau nichts zu versäumen haben. Bezeichnend dafür ist z. B. eine Eingabe, welche die Stadt Darmstadt 1577 an den Landgrafen Georg' I. machte, worin sie ihn bittet, das Pflastern des Marktes, das sie auf seinen Befehl unternommen habe, einstweilen einstellen zu dürfen, da

---

formare et meliorare in quantum possent, vias pravas et non valentes, quae sunt intrinsecus ante valvas civitates. Curia de talio, quod dicitur schot, libertatur. 1331 in die C. Walburgis.

382) Wigand: Paderborn u. Corvey. III. 212.

383) Oestr. W. III. 284.

384) oben S. 72. Oestr. W. IV. 249.

385) M. d. V. f. anhalt. Gesch. u. Alterth. II. 534. Hessische Grebenordnung. S. 29. Oestr. W. IV. 439. Wigand: Provinzialrechte v. Paderborn u. Corvey. I. 295 f.

386) Kleinschmidt: a. a. O. II. 214 f.

sie noch Hafer zu säen habe. Man will im kommenden Frühjahr mit dem Pflastern fortfahren.[387])

Ueber die Herstellungsweisen der Strassen sind wir nicht ganz ohne einzelne Nachrichten, aus denen sich wohl ein ungefähres Bild vom damaligen Strassenwesen gewinnen lässt, aber nicht irgend welche Züge, die ein Fortschreiten der Construction bekundeten. Die Concentrierung der Macht und das Verlangen nach dem Ausbau des Wegenetzes stellen freilich eine qualitative Hebung der Strassen ausser Zweifel, ohne darum mit den alten Herstellungsarten zu brechen. Ein technischer Wegebau wurde seit Ludwig XIV. in Frankreich geübt, aber durch die Ungunst des Krieges erst seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts in Deutschland nachgeahmt.[388]) — Das einfachste Mittel, die Strasse zu bessern, war natürlich das Aufbringen von Erde und Steinen, das Beschottern.[389]) Gern nahm man die nötige Erde aus den Strassengraben, so heisst es in einer Urkunde von 1446 von Oberbergheim, dass „bey derselben unser stat einen lantgraben gemacht und dadurch ainen farweg und strassen mit stainen beschütt und ausgericht“ sei.[390]) Die Gräben zur Trockenlegung der Strassen scheinen indessen, wie schon oben bemerkt war, erst in späterer Zeit als ständig zu gelten, und die Edikte des 18. Jahrhunderts warnen gegen die Verwendung untauglicher Grabenerde und bestimmen dann, Kies aus dem nächsten Fluss oder Steinbruch zu holen.[391]) Eine Walze scheint bei diesen Arbeiten nicht angewandt zu sein, wenngleich eine Glättung doch wohl vorgenommen ist, heisst es doch im Parzival

eine strâze er dô gevienc
din gein den Britoneysen gienc,
diu was gestrîcht unde breit.[392])

---

387) Walther: Darmstadt wie es war und wie es geworden. 1865. S. 37.

388) Z. f. d. Kulturgesch. 1872. S. 321. Weitere Notizen Vogelius Steenstrup: Anlage u. Unterhaltung von Landstrassen. Kopenhagen 1845. Bär: a. a. O. S. 22.

389) Codex diplom. Saxoniae. IX. Nr. 405.

390) Schöpflin: Alsatia diplom. II. Nr. 1346. vergl. hierzu eine interessante Urkunde über Mailändischen Strassenbau von 1313 in Osio: documenti diplomatici tratti dagli archivi milanesi. 1864. I. S. 69 ff. vergl. auch Frey u. Remling: Urkundenb. d. Kloster Otterberg in d. Rheinpfalz. Mainz 1845. Nr. 410.

391) Wigand: Paderborn u. Münster. III. 257. vergl. Oest. W. III. 21.

392) Parzival 142,5.

Bei den häufig erwähnten Steinstrassen ist in den seltensten Fällen vermutlich an einen regelmässigen Steinbesatz zu denken; so will man die Strasse am Rothenleim „mit guten Akersteinen, Kies und Grien" ausfüllen (1575), wozu die verpflichteten Parteien Steine, Kies und Holz an Ort und Stelle zu schaffen haben.[393]) In üppiger Verschwendung bediente sich aber die Zeit bis zum 18. Jahrhundert des Holzes zum Strassenbau und zwar in allen Landschaften, nicht nur da, wo Steinmaterial weniger häufig war. Zeiler sagt 1618 vom Weg über den Kniebis: der Weg ist mehrmals eben wohl gemacht, gemauert und von Holz belegt bis zur hohen Steige, von wo er lang abwärts bis Oppenau geht.[394]) Im 17. Jahrhundert befahl man, die Strassen im bernischen Gebiete von den Steinen zu säubern und die Löcher mit Faschinen zu überdecken.[395]) Die Statuten der Stadt Soest bestimmen, dass alle Weidenbäume, die dem Wege hinderlich seien und innerhalb der Wälle ständen, abgehauen und in den Weg gelegt werden sollten.[396]) Als auf der Frankfurter Strasse bei Frohnhausen, südlich von Marburg, sich ein Loch gebildet hatte, in dem bereits drei Wagen mit Wein verunglückt waren, und in dessen Sumpfe ein Knecht sein Leben eingebüsst hatte, befahl 1571 der Wegmeister den nächsten Gemeinden, 500 Wellen Reisig zu hauen und mit diesen sammt Steinen das Loch zu füllen.[397]) 1408 trägt der Rat zu Görlitz Einigen auf, einen Weg „helfen machen vnd bessern mit gelde, mit hanlcze, mit fure vnde mit erbeit".[398]) Im Norden in den Mooren verwandte man, wie noch heute, es fast ausschliesslich.[399]) Von einem Bohlenweg, der 1665 von Bernhard von Galen, Bischof von Münster, im Kriege gegen Holland über das Bourtanger Moor gelegt war, wird berichtet, dass er aus Reisig, Fensterrahmen und Haustüren bestand, welche die einzelnen Dörfer geliefert hatten nach Massgabe ihres Ver-

393) Eidgen. Abschiede. IV. Ab. II. S. 1422 f.

394) Bär: a. a. O. S. 166. vergl. Geering: Handel u. Industrie d. Stadt Basel. S. 425.

395) Bavier: a. a. O. S. 30.

396) Seibertz: Urkundenbuch zur Landes- u. Rechtsgeschichte Westfalens. Arnsberg 1839 ff. II. Nr. 719.

397) Z. f. d. Kulturgesch. 1856. 491.

398) Neues Lausitzer Magazin. XLVII. 74.

399) Kohl: nordwestdeutsche Skizzen. II. 264 ff. v. Alten: Bohlwege im Herzogtum Oldenburg. S. 7 f.

mögens. Der Weg hatte eine Breite, dass 3 Pferde oder 5 Mann im Gliede bequem hinübergehen konnten, und eine Länge von 1236 Ruthen. Die Holländer zerstörten aber bald diese eilige Anlage.[400]) Um immer genügend Holz zu haben, bestimmte man zuweilen einen Waldbestand direkt zur Erhaltung der Strasse, wie es 1575 in der Schweiz zu belegen ist.[401]) Die westfälischen Godingsartikel verbieten „das Holz verkaufen und verdrinken, sondern aufs fleissigste bey ein zu wahren und nach Rahde das Holz im Gemeine Wege zu gebrauchen".[402]) Wie lange sich auch immer die Verwendung des Holzes zum Strassenbau erhalten hat, allmählich machte wohl diese und jene Verordnung dagegen Front, wie z. B. 1651 die erneuerte Holzordnung des Herzogs Christian Ludwig von Braunschweig-Lüneburg den Gebrauch des Holzes untersagt, wenn Steine darzu vorhanden sind, und sie gestattet dann die Erhebung eines leidlichen Weggeldes.[403]) — Ueber die Wölbung der Strassen finden wir keine Angaben, möchten sie aber bei besseren Anlagen, wenn sie von Wegmeistern geleitet waren, nicht gerade bezweifeln, wie auch für Abfluss des Wassers oft gesorgt wurde.[404]) Das Gefälle der Strassen ist entschieden bedeutender gewesen, als das heutige, zudem wurden die Berge und Höhen mehr befahren als heute, wohl eher der grösseren Trockenheit halber, als um möglichst die gerade Richtung einzuhalten. Ueber die Missstände in Hohlwegen ist besonders viel geklagt.[405]) — Den Kampf mit grösseren Steinmassen hat das Mittelalter nicht ganz gescheut. Wir brachten schon oben ein Beispiel von 1465[406]); aber bereits 1379 liess Schaffhausen die Steine am „Felsenstaub" sprengen, um die Strasse, welche von Schaffhausen nach Coblenz, dem alten Lauf des Rheins folgend, zieht und bei Neuhaus mit starkem Gefälle sich in das Rheinthal senkt, tiefer zu legen.[407]) Die Sprengung durch

400) Diepenbrock: Geschichte des vormaligen münsterschen Amtes Meppen etc. Münster 1838. S. 474. vergl. 489.

401) Eidgenöss. Abschiede. IV. Ab. II. S. 1422 f. vergl. Codex diplom. Saxoniae. VIII. Ab. 2. Nr. 53.

402) Wigand: Arch. VI. 1. S. 359.

403) Kleinschmidt: a. a. O. II. 288.

404) Pfaff: Geschichte v. Esslingen. S. 720 f.

405) Z. f. d. Kulturgesch. 1872. 321.

406) oben S. 65.

407) Bär: a. a. O. S. 327.

Pulver gilt als eine Erfindung des sächsischen Oberbergmeisters Martini Weigel 1613.[408])

Häufig waren die Strassen — und vor allen die Feldwege — mit Gras bestanden. Das Hutrecht auf den Strassen wird daher gewahrt und ist entweder den vereinigten Anliegern gestattet oder hängt von der Erlaubniss des Gerichtes ab.[409]) Ein gewisses Vorrecht geniessen in Latsch die „waaler", sie „solle sich auch hinfüro, ausser der wääl und in den wegen, des grasschneidens gänzlichen bemiesigen".[410])

Indessen waren auch die nicht markgenossenschaftlichen Wege keineswegs vor dem Verwachsen durch die Vegetation gesichert; leicht ist eine nicht ständig begangene Landstrasse überwuchert, und bald kennen selbst die Umwohnenden nicht mehr die alte Route.[411]) 1382 heisst es in der Königshovenschen Chronik, dass die Strassen wegen Feindesgefahr von Strassburg nach den Niederlanden unbereist blieben, so dass sie mit Gras und Disteln verwuchsen[412]); und Landgraf Hermann von Hessen-Rotenburg († 1658) interessiert sich sehr für eine „schon fast verwachsene" Landstrasse, weil die Thalstrasse des Wassers wegen oft unbrauchbar sei.[413])

Die Neueren, welche über das mittelalterliche Strassenwesen geschrieben haben, versteigen sich nicht selten zu den wunderlichsten Auslassen, als habe sich in den ersten 800 Jahren deutscher Geschichte keine Hand für die Landstrasse geregt.[414]) Gewiss, die Strassen jener Zeit können sich mit den unserigen in keiner Weise messen, aber der Grund liegt nicht so sehr in der mangelhafteren technischen Kenntniss, als in der Zerrissenheit und Unsicherheit unseres Vaterlandes. So klagen 1177 die Aebtissin Adelheid von Meschede und 1310 Erzbischof Heinrich II.

408) Bavier: a. a. O. S. 27. daselbst die Quellen.

409) Appenzellisches Landbuch. S. 82 f. Oestr. Rechtsbücher. II. 113. Reyscher: altwürt. Statuarrechte. S. 15. Oestr. W. IV. 264 f.

410) Oestr. W. IV. 265 f.

411) unten anm. 419. 420 vergl. auch Gudrun Str. 11.

412) Königshoven: älteste teutsche so wol allgemeine als in sonderheit elsässische u. strassburgische Chronicke u. s. w., herausgegeben Schiltern. Strassburg 1698. S. 359.

413) Correspondenzblatt des Gesammtvereins. X. 50.

414) Bodmann: rheingauische Alterthümer. S. 701. Z. f. G. u. A. für Westfalen. V.

von Köln, dass die Ortschaften am Wege von den brandschatzenden Kriegern und Wegelagern verödet seien[415]; und die Dorfgesetze sind voll von Warnungen gegen die umherschweifenden Diebe und Räuber, weshalb die Landgemeinden auch so viel Sorgfalt auf die Erhaltung der schützenden Landwehren, Gräben und Zäune legen.[416]) Sogar der Erzbischof Peter von Mainz, Reichserzkanzler in Deutschland, schreibt an den Erzbischof von Bremen, er könne verschiedener Todfeindschaften und der Unsicherheit der Strasse wegen nicht kommen. Ein hinreichend starkes Gefolge würde sehr viele Kosten verursachen, die er nicht zu tragen vermöchte (1309)[417]) Hierzu kommt, dass die Wege oft unbekannt waren. „Weite Wege schrecken" sagt daher die Gudrun.[418]) 1401 schreibt der Herzog Hermann von Hessen an den Herzog Heinrich von Braunschweig und Lüneburg, er habe sich auf eine bessere Marschroute als die verabredete mit Hülfe eines wegkundigen Mannes besonnen.[419]) 1570, als Kurfürst August von Sachsen zu seiner Tochter Vermählung nach Heidelberg ziehen wollte, gedachte er von Langensalza über Eschwege, Sontra, Hersfeld u. s. w. zu gehen; indessen der Landgraf Wilhelm von Hessen widerriet ihm, teils weil er so einen Umweg machte, teils weil es eine bergige und unwegsame Strasse sei, sodass selbst viele Eingeborene den Weg nicht zu finden wüssten.[420]) So kann es nicht befremden, dass uns manche Klage über die Schlechtigkeit der Wege bekannt ist; was zudem leichter angemerkt wurde, als wenn die Strasse gut zu passiren war. Die Fuhrleute klagen, und die Regierungen bestätigen es ihnen, dass sie auf den schlechten Wegen so viele Zeit verlören und Geschirr zerbrächen.[421]) In Zürich schloss man im 15. und 16. Jahrhundert die Reisenden ins Kirchengebet ein[422]), und sogar die Volkslieder

---

415) Bodmann: rheingauische Alterhümer. S. 105f.

416) einige Belege oben in anm. 68.

417) Sudendorf: Urk. VIII. Nr. 207₁. vergl. IX. 139.

418) Gudrun Str. 590. 613.

419) Sudendorf: IX. Nr. 121. . . . . wante diese wege . viel. beqwemelicher sin . vnd auch kein gewad. (furt) ader vngeferte (unwegsame Gegend) . als wir daz eygintlich. vsz getragen haben.

420) Z. f. d. Kulturgesch. 1856. S. 658.

421) ebd. 1856. 488. 647.

422) Bavier: a. a. O. S. 31.

sprechen hin und wieder von der Beschwerlichkeit der Wege.[423]) 1332 schreibt Walderich Lappe dem Herzog Erich von Sachsen-Lauenburg, dass nicht böser Wille der Einwohner des Landes Hadeln, noch Nachlässigkeit des Grafen Johann Croel die Ausübung der herzoglichen Gerechtsame verhindert haben, sondern „viarum profunditas et aurarum tempestas".[424]) Und auch die Markwege sind oft unbetretbar, 1560 werden dem Hof Kirscheid bei Lohmar drei ausgehende Wege gewiesen „im vall der ander zweyer wege nyt zv gebruichen en weyr".[425])

Nichtsdestoweniger scheinen die Wegstrecken, die man in einem Tage zurücklegt, gar nicht so winzig. Im 15. und 16. Jahrhundert machen Reiter durchschnittlich einen Weg von 4—5, ja von 5—6 Meilen, Fuhrleute dagegen 3—4 Meilen.[426]) Erwähnt sei noch, dass Reiten im Mittelalter ganz gängig war für Männer und Frauen[427]); und als später das Reisen zu Wagen allgemeiner wurde, kann es der Herzog Julius von Braunschweig nicht unterlassen, über diese Verweichlichung zu spotten.[428]) Aus dem Reisen zu Pferde erklärt Huber, und ihm sind andere gefolgt, die Saumschläge, welche parallel den alten Römerstrassen laufen sollen.[429])

Im Sachsenspiegel war bereits, wie wir mitteilten, eine Fuhrordnung vorhanden; diese ist ohne wesentliche Aenderung in die grösseren Rechtsbücher: Schwabenspiegel, Spiegel der deutschen Leute, Rechtsbuch Ruprechts von Freising und Kaiser Ludwigs Rechtsbuch von 1346 übergegangen.[430]) Die Dorfrechte und Weistümer haben davon keine Spur; desto häufiger begegnen diese dem schädigenden Ueberfahren und Betreten des gebauten Landes; ausser dem Entgelt des Schadens wird zuweilen die

---

423) Uhland: Volkslieder. Nr. 302.

424) Sudendorf: a. a. O. II. Nr. 325. anm. 3. vergl. Litterar. Verein zu Stuttgart. Bd. 61. S. 1—18. Bär: a. a. O. S. 330.

425) Arch. f. G. d. Niederrheins. VII. 339.

426) Z. f. d. Kulturgesch. 1856. 405. Correspondenzblatt d. Gesammtvereins. Jahrgang X. 55. Lamprecht II. 247 f.

427) Sudendorf: Urk. VIII. S. 235$_{36}$. V. f. G. u. A. f. Westfalen. V. 334. Raumers histor. Taschenbuch. 1869. S. 365.

428) Scherr: Kulturgeschichte. Leipzig 1882 S. 309.

429) Huber: Einführung des Christentums in Südostdeutschland. S. 2. Oberbayrisches Arch. XXXV. 252.

430) oben S. 56 f. Maurer: Ruprecht v. Freising. S. 166 f. Freyberg: histor. Schriften. IV. 496 f.

Strafe nach der Anzahl der Räder bemessen[431]), mit denen die Ueberfahrt geschehen ist. Doch einige Ausnahmebestimmungen gestatten auch das Ueberfahren; einmal ist es im Winter, wenn die Wege gefroren sind, erlaubt, über das Land Anderer zu fahren; und wenn bei Jemandes Gut die Strasse zerbrochen ist, so kann man ohne Strafe über dessen Gut den Weg nehmen.[432])

Schlagbäume sind dem Mittelalter nicht unbekannt[433]); ein Wegzeiger soll 1578 bei Reichensachsen unfern Eschwege gestanden haben, er soll aus einer Säule mit einer aus Blech geschnittenen Hand verfertigt sein, und heutige Flurbezeichnungen „an der eisernen Hand" sollen auf solche Gewohnheiten noch hindeuten.[434]) 1651 wird in der erneuerten Holzordnung für Braunschweig-Lüneburg das Setzen von Handweisern in Forsten geboten.[435]) Boleslav der Grosse soll schon eiserne Pfähle in die Ossa und Saale gerammt haben, um die Furten zu bezeichnen.[436]) Alleen mögen im 16. Jahrhundert etwa aufgekommen sein, viel früher scheinen sie nicht dagewesen zu sein.[437]) Meilensteine mit Angabe der Ortsentfernung gehören erst dem folgenden Zeitraum an.[438])

Eine specifisch mecklenburgische Sitte ist das Besäen der Dorfstrassen; seit dem 15. Jahrhundert wird die Berechtigung hierzu, ebenso wie die Strassengerichtsbarkeit, öfter als „Stratenrecht" bezeichnet. Die Erlaubniss hierzu wird urkundlich gewahrt, und weder die Herzoge, noch Privatpersonen und geistliche Stifter haben verschmäht, davon Gebrauch zu machen. Die Sitte ist in allen Gegenden des Landes zu finden, richtete sich jedoch nach der Räumlichkeit der Dorfwege. In einigen Landteilungsregistern heisst es ausdrücklich: in diesem Amte (Neukloster z. B.) wird kein Leinsame auff Brincke und Strassen, besonders

431) Maurer: Rupr. v. Freising. S. 149. Hormeyer: Sachsenspiegel etc. III. S. 209 (aus dem Görlitzer Landrecht).

432) Z. f. G. d. Oberrheins. XXXVI. 57. 283. Oestr. W. I. 58. VI. 132_{15}. 145_4. Grimm: W. I. 220. Oestr. Rechtsb. I. 506. 511.

433) Wigand: Arch. VI. 358. Lübecker Urk. 4. Teil. 1. Nr. 124.

434) Z. f. d. Kulturgesch. 1856. 493.

435) Kleinschmidt: a. a. O. II. 288.

436) Sadowski: Handelsstrassen d. Griechen u. Römer etc. S. 26.

437) vergl. d. Stich im Arch. f. Frankfurter Gesch. u. Kunst. II. und Apelblads Reisen durch Pommern u. Brandenburg. S. 7.

438) Neues Lausitzer Magazin. LVI. 347.

in den sandigen Acker geseet (1616.) Zum Anbau verwandte man fast ausschliesslich die feste zähe Leinpflanze, die sich selbst genug Schutz gegen den Verkehr gewährte, auch ohne Umzäunung. Die Erwerbung des Strassenrechtes scheint zuerst ungesetzmässig erfolgt zu sein. Aus den Akten des 16. und 17. Jahrhunderts kann belegt werden, dass einige Colonisten es durch Verjährung erworben haben. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts nehmen die Grundherren das Recht für sich in Anspruch und verleihen es wohl auch ausdrücklich; ja die Amtleute haben sogar die Dorfstrasse für Amtsrechnung besäen lassen. Das Besäen sollte den gemeinen Fahrweg oder die Zugänge zu den Höfen nicht beeinträchtigen, daher war die Einzäunung in der Regel nicht gestattet, doch kommen hinreichend Uebertretungen vor, die den Verkehr nicht wenig belästigen, zumal mit dieser Besäung noch das Aufwerfen von Gräben, Anpflanzen von Weidenbäumen hin und wieder verbunden war. Das Leinsäen geschah durchaus nicht regelmässig und fand nicht gleichmässig in derselben Strassengegend statt. Mancherlei Umstände zwischen Gutsherren und Colonisten wirkten hier ein; zudem ging man auch nicht jedes Jahr damit vor. Als Ort der Bestellung suchte man oft die Plätze in der Mitte des Dorfes aus, worauf „Strassenplätze, Strassenbrincke, Freiheit“ und andere Bezeichnungen hindeuten mögen. An anderen Orten scheint man nur die Ufer der Dorfstrasse behaut zu haben, so dass die Colonisten den ihre Höfe begrenzenden Teil der Strasse teilweise mit benutzten. Mitunter ward jedoch den Bauern freigestellt, vor ihren Höfen oder sonst auf der Strasse nach einem gewissen Verhältniss Lein zu säen, wie auch die Grösse der Hufenzahl den Anteil der zu bebauenden Strasse bedingte. Die Sitte ging im 17. Jahrhundert in Folge des grossen Krieges und der Truppendurchzüge zurück und starb im 18. Jahrhundert aus.[439])

Eine bedeutendere Rolle als heute spielten im Mittelalter beim häufigen Fehlen der Brücken die Furten. Zu Meczleinstorff, was zum Domkapitel Wien gehört, wird dem die Gemeindefurt bessernden Arbeiter ein Lohn gegeben.[440]) In Winden, zu

439) Die Notizen sind alle einem Aufsatz von Glöckler entnommen im Jahrb. f. mecklenburg. Gesch. u. Altertum. X. 386 ff., wo auch Belege gegeben sind.

440) Oestr. Rechtsb. I. 580.

Kloster Heiligenkreuz gehörig, soll der Niedermüller die Furt im Bach „dreyer Ross weyt vnd ains wagen lang ... peschüten"[441]); und im Neckar bei Rottweil wurde 1740 eine gepflasterte Furt entdeckt.[442])

Ebenso werden nicht selten die Fähren erwähnt; sowohl grössere für Güter und Viehtransport, wie kleinere zum Uebersetzen von Menschen. Die Taxen werden genau festgestellt, wie auch jährliche Pauschsummen gezahlt wurden. Besondere Verträge wurden auch sonst wohl darüber geschlossen.[443]) In Kemps soll nach dem Recht von 1383 der Meier im oberen Hof einen Hund halten und warten, die Leute sammt ihren Fuhren überzusetzen. Er bezieht das Fährgeld. Im Fall einer Flucht gehen die Kemper fremden Leuten vor. Soll er einen Verfolgten übersetzen, so tritt dieser in den Vorderraum der Fähre, der Verfolger in den hinteren. und der Meier selbst bleibt in der Mitte.[444])

c) Die Städte.

Aus den Landverbänden haben sich die Städte nach und nach losgelöst, und so besteht in der Organisation beider eine grosse Aehnlichkeit. An der Spitze der Städte steht lange der Graf oder Vogt, als Vertreter der kaiserlichen oder fürstlichen Gewalt; ihre Oberherrlichkeit bekundet sich in mannigfacher Weise, sie lassen zur Wahrung der vorgeschriebenen Breite den Spiess durch die Königsstrasse tragen, ziehen die Bussen für die Frevel an dieser ein.[1]) Das Stadtrecht von Hildesheim aus dem Jahre 1219 gesteht dem Vogt das Recht zu, die „mende" d. h. die allgemein bürgerlichen Werke anzuordnen.[2]) Aber nach und nach machen sich die bedeutenderen Städte von dieser Bevormundung frei. In Ratibor wird 1293 derjenige, welcher Strassen

441) ebd. I. 22. vergl. Freiberg: histor. Schriften. IV. 281.

442) Bär: a. a. O. S. 179. anm. 4.

443) Sudendorf: VIII. 30. 35. Z. f. G. d. Oberrheins. IX. 385. 388. anm. 1. XV. 68. XVI. 129 f. 316. Reyscher: altwürt. Statuarrechte. S. 264. Lamprecht: II. 244 ff.

444) Burckhardt: Hofrödel etc. S. 145₁₆—₁₈.

1) vergl. oben S. 51 f.

2) Advocatus sine burgensibus nec burgenses sine advocato possunt aliquid ordinare vel facere de locis communibus, quod dicitur „mende". Döbner: Hildesheimer Urk. I. Nr. 209.

und Brücken zu bessern unterliess, vor den Rat, nicht vor den Vogt gefordert.[3]) Das Beanfsichtigungsrecht geht an die städtischen Behörden über. In kleineren Gemeinden haben noch im spätesten Mittelalter wie auf dem platten Lande die Gerichte die Verpflichtung, die Stadtbauten, wozu auch die der Wege und Brücken gehörten, zu besorgen. In grösseren Ortschaften schuf man dagegen früh Unterämter, denen man diese Verpflichtungen auferlegte. Zuerst sind es unbezahlte Ehrenämter gewesen, dann bekamen bei wachsenden Aufgaben diese „Bau- oder Wegmeister“ Besoldung; unter ihnen standen wieder Unterbaumeister, Knechte und Pflasterer. In den grösseren Städten war im 14. Jahrhundert diese Entwickelung bereits vollzogen.[4])

Die Sorge für die Strassen lag in ältester Zeit den Anwohnern ob, das besagt die oben angezogene Rechtsregel von Ratibor von 1293.[5]) Ebenso werden die Dominikaner in Lübeck 1236 verpflichtet, den Weg vor ihrem Hause zu machen und zu erhalten.[6]) Die Handfeste der Stadt Schweidnitz von 1328 befiehlt, Brücken und Wege in jeder Gasse hat der Bürger vor seinem Hause zu erhalten.[7]) Dies System ist im Mittelalter nie ganz verlassen, freilich trat früh auch die Stadtgemeinde als solche hervor und nahm sich dieser Dinge an. Zuerst waren es wohl die Brücken, die öffentlichen Plätze, für die man keinen Anlieger verantwortlich machen konnte, deren Bau nun die Stadt oder der Zöllner besorgen musste.[8]) Aus dem Anfang des 14. Jahr-

3) Item, qui viam vel pontem non emendaverit, ut injunctum est sibi, consules judicant, non advocatus. Tzschoppe u. Stenzel: Urkundensamml. z. Gesch. d. Ursprungs der Städte u. s. w. in Schlesien. 421.

4) Z. f. G. d. Oberrheins. I. 53f. 441. IV. 310. XVIII. 84. Geschichtsquellen d. Provinz Sachsen. III. 628 f. Urkundenb. d. Stadt Lüneburg. III. 1483. Wigand: Archiv III. 19. Pfaff: Gesch. der Stadt Esslingen. S. 133. Ennen: Gesch. d. Stadt Cöln. II. 514. III. 53. Sartorius v. Waltershausen: urkundl. Geschichte d. deutschen Hansa ed. Lappenberg. Hamburg 1833. S. XX. Quix: G. v. Burtscheid. S. 11. (1847).

5) oben anm. 3.

6) ..... et quod procurator domus fratrum ante omnia opera uiam, que domui fratrum adiacet, facere et reficere, sicut expedit, teneatur. Lübecker Urkundenb. I. Nr. 75.

7) Tzschoppe u. Stenzel: a. a. O. S. 524.

8) vergl. Stadtrecht v. Freiburg aus d. Anf. d. 13. Jahrhunderts. Thelonearius omnes pontes ad vallum civitatis pertinentes parare tenetur . . . Gaupp: deutsche Stadtrechte. II. 29.

hunderts haben wir eine Reihe Stadtrechnungen, die bereits beträchtliche Posten für Wegebesserungen enthalten, indessen scheinen sich diese Auslagen nur auf Strassenbauten zu beziehen, für die es einen Privatanlieger nicht gab.[9]) Als sich im 14. Jahrhundert in den Städten der Drang zum Pflastern stark hervorthat, galt es noch als allgemein gültig, dass jeder Anlieger sein Strassenstück selber pflastern liess, so war es in Lübeck[10]), in Braunschweig[11]), in Augsburg[12]) u. a. m.; aber der hohen Kosten wegen war eine Gemeindehülfe kaum zu entbehren. Man erreichte dies auf verschiedene Weise. Zu Mosbach hatten im 16. Jahrhundert die Hausbesitzer die Fusswege und die Nebengässchen zu pflastern, die Stadtkasse trug ein Drittel der Kosten.[13]) Ebenso wurde 1416 bei der Steinpflasterung in Augsburg bei besonders breiten Strassen ein Zuschuss von Stadtseite gezahlt.[14]) 1492 will Hans Erhard von Rheinach vor seinem Hause in Basel „besetzen" wie seine Nachbarn, die 14 Gulden beitrugen, damit die Strasse vor den Augustinern gepflastert werde, doch soll man mit den Augustinern um ihren Anteil erst übereinkommen.[15]) Andererseits hatten die von der Stadt den Pflästerern vorgeschriebenen Taxen und das diesen gewährte jährliche Fixum an Geld oder an Geschenken offenbar nur den Sinn, den Bürgern die Strassenbaukosten zu erleichtern.[16]) Zu Nürnberg soll der von der Stadt besoldete Pflästermeister „niemant nher vier schuch zu seinem haus nichtz machen, es wolt dann einer selbs hezalen".[17])

Soweit nicht Private für den Strassenban gewonnen wurden,

9) vergl. Casseler Stadtrechnungen in Z. d. V. f. hessische Gesch. u. Landeskunde. Neue Folge. 3. Supplementb. Cassel 1871. Laurent: Aachener Stadtrechnungen. 1866. Augsburger St. in Z. d. histor. Vereins f. Schwaben u. Neuburg. V.

10) Z. d. V. f. Lübeckische Gesch. u. Alterthumskunde. Bd. V. 233.

11) Hänselmann: Urkundenb. d. Stadt Braunschweig. 1873. I. S. 430.

12) Chroniken der schwäbischen Städte. Leipzig 1865 f. II. 146 f.

13) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 145.

14) vergl. anm. 12.

15) Ochs: Geschichte d. Stadt- u. Landschaft Basel. Berlin-Leipzig. 1786. V. 200.

16) Z. f. G. d. des Oberrheins. XIX. 133. Jäger: schwäbisches Stadtwesen des Mittelalters. Stuttgart-Heilbronn 1831. I. 440.

17) Endres Tuchers Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg. 1464—1475. ed. Weech u. Lexer. 1862. Litterarischer V. zu Stuttgart. Bd. 64. S. 48. vergl. Quellen u. Forschungen. XI. 134 f.

trat die Stadtgemeinde dafür ein, und ihr Rat oder sonst ihre Betraute liessen auf Stadtkosten hin die Dinge besorgen, aber namentlich die Wegestrecken an Brücken, Thoren, Märkten und an öffentlichen Gebäuden.[18]) Vor allem sind auch die Wege vor dem Thor ein Hauptaugenmerk der städtischen Verwaltungen geworden, besonders zahlreiche Auslagen hierfür sind in den Kämmereibüchern verzeichnet[19]). In Braunschweig ernannte man im 15. Jahrhundert sogar besondere „Vormünder" für die Wegedämme ausserhalb der Stadt[20]), und in Bremen und Regensburg war es eine von den Obliegenheiten des Hansegrafen.[21]) Eine späte Sitte scheint es zu sein, wenn die Stadt Camen 1654 aus Gemeindemitteln die Steinwege repariren lässt, und sie dann zur Erhaltung den Bürgern überweist.[22]) Uebrigens stand der Wegebau stets unter der Oberaufsicht des Rates. Die Braunschweiger Ordnung von 1573 sagt: Ein jeder sol seinen steinweg machen vnd wenn er zerbrochen ist, bessern lassen. Vnd wenn er das thun wil, sol er mit den steinsetzers den nachbarn zeigen vnd weisen wie der steinweg gebawet vnd gebessert werden sol, vnd hoeren ob sie damit also auch friedlich sein wollen. Darumb sol niemandt seinen steinweg zu hoch vnd seinen nachbarn zu nachteil setzen lassen, dann wo das geschehen vnd das vns dem rathe geklagt wuerde, sol der dem der steinweg zugehoerig vnd der steinsetzer jeder einen halben guelden dafuer zu broeke geben, vnd sol alsdann auch der steinweg wieder auffgenommen vnd also gemacht werden das er den nachbarn nicht schedlich sey, bey straffe einer festunge.[23]) Aus demselben Grunde soll in Strassburg der Pflästermeister kein Trinkgelt nehmen.[24]) 1611 noch wird in der Stadt Stolpe verboten bei 3 Pfund, ohne Urlaub des Rates die Strassen zu erhöhen oder zu erniedrigen.[25])

18) vergl. oben anm. 9.

19) aus Hannover vergl. Z. d. histor. Vereins f. Niedersachsen. 1871. 176 ff. aus Lübeck vergl. Z. d. V. f. Lübeckische Gesch. u. Alertumsk. V. 234.

20) Dürre: Gesch. d. Stadt Braunschweig. 1861. S. 334 f.

21) v. Waltershausen: urkundliche Gesch. d. deutsch. Hanse. XX.

22) V. f. G. u. A. für Westfalen. IV. 194.

23) Hänselmann: Braunschweiger Urkundenb. I. S. 430.

24) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 133 f. vergl. Tucher: a. a. O. S. 48.

25) Schott: Sammlungen zu den deutschen Land- und Stadtrechten. Leipzig 1772—75. I. 246 f.

Die Kosten des städtischen Wegebaues wurden vorzugsweise durch Wegegelder gedeckt. Bereits 1272 wird in Worms ein Ungeld von Brodfrucht erhoben ad parandas vias, das im folgenden Jahre mit Bewilligung des Bischofs auch von Wein gezahlt wurde.[26]) Selten haben es die Städte unterlassen, bei vorgenommenen Neustrassenbauten sich vom Kaiser oder dem regierenden Fürsten das Recht zu Weggelderhebungen gewähren zu lassen. Der Charakter dieser Erhebungen gleicht indessen oft dem des Zolles und der Accise.[27]) Für die ausserhalb der Stadt gelegenen Strassen wurde hin und wieder ein „Dammgeld" bewilligt, so erteilte 1363 der Herzog von Braunschweig dem dortigen Rat die Befugniss, auf dem Wege nach Halberstadt dieses zu erheben, mit der Verpflichtung, die Strasse dafür zu erhalten.[28]) Zuweilen erhielten die Städte aber nur einen Anteil an den Einkünften; die Oberherren beziehen den grössten Teil aller städtischen Einnahmen, und die Stadt hat mit dem ihr zukommenden Bruchteil ihre Auslagen zu bestreiten; so werden dann die Wegebaukosten allgemein aus städtischen Einkünften bezahlt, ohne dafür einen besonderen Fonds zu schaffen.[29]) In Strassburg verwandte man die Gelder, die man aus der Erlaubniss des Brettspiels bezog[30]), hierzu, und aus Nürnberg berichtet Tucher, dass an einigen Häusern in der Stadt und an Gütern auf dem Lande Zinsverpflichtungen hafteten, die zum Wege- und Brückenbau bestimmt seien.[31]) Die von Bruchsal hatten „ein michel summen gelts jarlich uff sich selbst und ihre gueter" geschlagen.[32]) Derartige Umlagen mögen nicht ganz

26) Z. f. G. d. Oberrheins. VI. 20.

27) Rössler: deutsche Rechtsdenkmale. I. 30. Codex dipl. Saxon. V. Nr. 186. 355. Lacomblet: a. a. O. III. 202. 1009. Wigand: Wetzlarsche Beiträge. III. 235. 236. 357. Z. f. G. d. Oberrheins. VIII. 407. Seibertz: Urkb. III. 1004. 1027. Oberbayr. Arch. XI. 223. Luxemb. W. 179. V. f. G. u. A. f. Westfalen. XXX. 49. Tzschoppe u. Stenzel: a. a. O. S. 258. Chroniken der schwäbischen Städte. I. 320.

28) Dürre: Gesch. v. Braunschweig. S. 354. Riedel: Codex diplomat. Brandenburg. I. Hauptabt. Bd. VI. Nr. 206. Falke: d. Zollwesen. 129.

29) Z. f. G. d. Oberrheins. IV. 310. 393. XVI. 36. XVIII. 85. vergl. ebd. VI. 3.

30) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 133.

31) Tucher: a. a. O. S. 207.

32) Z. f. G. d. Oberrheins. VI. 28 f.

selten gewesen sein, denn 1511 entbindet Kaiser Maximilian den Probst, Dechanten und das Capitel zu Constanz von „järliche handtrayche oder contribution zu besserung prugken, weg und steg“.[33]) Auch die Casseler Stadtrechnungen enthalten unter dem Jahre 1520 Einnahmeposten zum Steinwege von Privaten.[34]) Die Aachener Rechnungsbücher mit ihren Einnahmen von Wegen sind wohl nur Entschädigungen an die Stadtkasse von Privatpersonen, denen die Stadt die Wege gemacht hatte, wozu sie nur teilweise und hülfeleistend verpflichtet war.[35])

Nicht ganz gering sind die freiwilligen Gaben für Strassenbesserung und Bau anzuschlagen. Sie sind offenbar als religiöse Opfer zu betrachten, denn sie kehren als Zinse in Testamenten wieder. Die gestifteten Geldsummen sind auch sonst wohl ganz und nicht nur die Zinsen verwandt. Die Vermächtnisse bestimmen entweder genau die zu bessernden Wege, namentlich sind die in der Nähe von Klöstern besonders bedacht, oder lassen die Strassen unbestimmt.[36])

Genossenschaften mögen die Plätze oder die Strassen, deren sie bedurften, wohl öfter auf eigene Kosten haben herstellen lassen. Die Bettziechenweber, die 1149 eine Bruderschaft mit Zwangseintritt schlossen, bestimmen unter anderen, dass vom gemeinsamen Vermögen der Vereinigung der Ort, wo die Tücher verkauft werden, mit einer Menge von Steinen und Holz trocken gelegt werde.[37])

In derselben Stadt hielten die Kaufleute 1566 beim Rat an, ihnen einen ledigen Platz zum Börsenplatz zu überweisen, den sie pflastern und zur Zierde der Stadt unter Dach bringen wollen.[38])

33) Anzeiger f. Kunde deutscher Vorzeit. 1837. Bd. VI. 246.

34) Z. d. V. f. hessische Gesch. u. Landeskunde. Cassel 1871. S. 166.

35) Laurent: Aachener Stadtrechnungen. S. 234. vergl. S. 317.

36) Belege aus dem 14. Jahrhundert. Lübecker Urkundenb. II. 679. 928. Geschichtsquellen d. Provinz Sachsen. VII. 1. Abth. 572. vgl. 584. Neumann: Gesch. v. Görlitz. ebd. 1850. S. 14.

37) Lacomblet: a. a. O. I. 366. Praeterea non ignoret tam futura quam praesens etas, prelibatos fratres a communi bono ejusdem fraternitatis textoribus peplorum supplementum pro posse suo erogasse, et locum fori quo pepla uenduntur, congerie lapidum minutorum et lignorum exsicasse, et ob hoc utrisque absque contradictione et detractorum murmuratione communem permanere.

38) Z. f. d. Kulturgeschichte. 1873. 294.

Analog diesem sind die Brunnengesellschaften, welche sich strassenweise zur Reinigung der Brunnen zusammenthaten.[39])

Schon oben ist angemerkt, dass die Zoll- oder Weggelderheber für die kleinen Besserungen an Wegen und Stegen in ihrer Nähe aufzukommen hatten. Das ist allgemein mittelalterliche Sitte, deshalb heisst es bei Tucher auch, dass ihnen von der Stadt eine Haue, Schaufel und Kratzeisen geliefert werden soll. Die Wege vor dem Thore sind natürlich öfter von den mitbenutzenden Gemeinden in Gemeinschaft mit der Stadt gebessert, oder die Stadt hat jene durch Geld entschädigt. Gewisse Verpflichtungen, wie sie auch auf dem platten Lande an Klöstern, Mühlen hafteten, finden sich begreiflicher Weise wieder.[40]) Manches wird nach mittelalterlicher Art aber auch geleistet sein, ohne dass eine Verpflichtung dafür vorhanden war, so vermag Tucher die „kerner, die in der stat auf dem pflaster faren", einen Weg bei den Gärten zu „erschütten und erhoben mit allerlai erden, die sie sust fur das thore furen müssen".[41]) Der Bürgermeister Hass von Görlitz schreibt 1536, als der Weg vor dem Thore eine Besserung auf alle Fälle erfahren musste: Da habe ich die Münzmeisterin vermocht, dass sie gestattet, Grus aus ihrem Garten zu führen, damit der Weg ausgeschnrt und erhöhet ist worden. Alle Gärtner eins und zum andern von der Stadt Dörfern sind dazu gefordert, denen ich jeglichen des Tages ein Polichen gegeben.[42])

Die Strassenbauten bestanden anfangs in den Städten wie auf dem platten Lande in der Aufbringung von Erde auf den Weg, und die Anlieger haben dieses selbst gethan oder haben es von Mitgliedern der eigenen Haushaltung ausführen lassen. Grosse Kunst war ja hierzu nicht erforderlich, und ausser den Wegsteinen und Holzstapfen, die namentlich an Kreuzungspunkten der Gassen gelegt waren, um trocken hinüber kommen zu können, mögen wenige Bequemlichkeiten vorhanden gewesen sein.[43]) Diese

39) Maurer: Dorfverf. I. 28.

40) Tucher: a. a. O. 203 ff. 255 f. Boos: Urkundenb. d. Stadt Worms. Berlin 1866. I. Nr. 371.

41) Tucher: S. 204 f.

42) Neues Lausitzer Magazin LVI. S. 356.

43) Z. f. thüringische Geschichte u. Altertumskunde V. 8. Das Leben der heiligen Elisabeth. ed. M. Rieger. Stuttgart 1868. Z. 5089.

Schreitsteine erhielten sich lange, und noch 1416 heisst es aus Augsburg: „Und ist ze wissen, dass sicher ain grosse nottnrft was, dass man pflastert, dann es was zu aller zeit kottig überall in der stat und wasen umb und umb hültzin stapfen über die gassen und gross fürschlacht vor den heusern und tief kottig weg in der strauss, dass kam ain wagen dem andern geweichen mocht in ainer weiten gassen, und besonders auf dem Hohenweg da waren der hoch fürschlächt vor den heusern und die strass so tief und so kottig und vil stapfen über die gassen, dass man hart und mit müe dardnrch gefaren mocht."[44]) An den Häuserseiten scheinen also schon früh Fusssteige gewesen zu sein. Allmählich schritt man indessen zu Besserungen fort, wenn die materiellen Verhältnisse der Bürgerschaft es erlaubten. Vor den romanischen Städten werden die deutschen schwerlich einen Steinbelag in grösserer Ausdehnung gehabt haben; indessen sehr viel später tritt er auch hier nicht auf. Mit dieser Neuerung kommt das Gewerbe der Pflästerer auf, welche nun den Anliegern die Besserung der Wege abnehmen, natürlich gegen Entgelt, da diesen die Strassenerhaltung gesetzmässig oblag. Kurz nach der Mitte des 13. Jahrhunderts wird bereits in Köln ein reparator oder factor viarum bezeugt.[45]) Um diese Zeit muss der Steinbelag in Aufnahme gekommen sein, seit dem 14. Jahrhundert wird er in den Städten sehr oft bezeugt. 1324 bewilligt der Graf Dietrich von Cleve der Stadt Wesel die Errichtung einer Accise, weil sie sich unter anderen durch die Bepflasterung der Stadt verdient gemacht hat.[46]) Aus Aachen beweisen die Stadtrechnungen seit 1334 die Herstellung von Steinstrassen.[47]) Strassburger Verordnungen von 1322 bestimmen ausserordentlich eingehend die Pflichten, die Einnahmen und die Stellung des Pflästermeisters und seines Knechtes, er ist bereits

44) Chronik der schwäbischen Städte. Leipzig 1865–66. II. S. 146f.

45) von Ennen u. Eckertz: Quellen zur Geschichte der Stadt Köln. 1860–79. II. S. 513. III. S. 51.

46) Lacomblet: III 202 .... quod et viis publicis inibi pavimentis cum modica subventione rei publice de suorum bonorum contributionibus priuatorum, augmentationibus rei publice dicti nostri opidi solicitudinibus prouidis insistentes, nobis in nostris necessitatibus utiliter subuenerunt de contributis corundem bonis priuatis per ipsa republica augmentanda: nos . . . indulgemus, quod in dicto nostro opido assisiam instituant ....

47) Laurent: Aachener Stadtrechnungen.

im Dienste der Stadt, obwohl er noch Privatarbeiten zu festgesetzter Taxe ausführen kann. Alles deutet hier auf eine längere Uebung hin.[48]) Indessen auch in östlichen Teilen Deutschlands wird der Steinbesatz bezeugt. 1310 wird in Lübeck ein Johannes Pape factor pavimentorum in plateis erwähnt[49]), und bereits 1331 ist man in Prag mit „pflastern" beschäftigt, wie nicht nur ein theloneus ad pavimentandum, sondern auch eine besondere Erwähnung dartbut.[50]) Dazwischen gab es natürlich noch viele Verbindungsglieder, Städte, die auch Steinstrassen hatten. In der Mitte des 14. Jahrhunderts hatte Braunschweig ebenfalls Steinwege und zwar allgemein, wie die Fassung des Gesetzes schliessen lässt: wor de stenwech tobrocken is, den scal men boten, bi V sot.[51]) Zu Ulm war diese Kunst bekannt, und es hatte einen Pflastermeister, der 32 Pfund jährlich und für jede Ruthe zu pflastern 8 Schilling bekam.[52]) 1346 sind auf dem „Damme" bei Hildesheim Steinwege bezeugt.[53]) 1395 bekommt ein Teil von Düsseldorf das Recht, von jedem durchziehenden Fuhrwerke Abgaben zu erheben „zo volust dat sy (die Bürger) dy straissen bynnen yrre stat alreweygen mit steynwegen rustich machen muegen und ouch vortan ewentlich buwich balden".[54]) 1377 wurden die Soester Hausbesitzer verpflichtet, die Fusspfade längs ihrem Erbe mit „Steinen und Grant" zu befestigen und „unzerbrochen zu bewahren".[55])

48) Z. f. G. d. Oberrheins XIX 133 ff.

49) Z. f. Lübeckische Gesch. V 234. vergl. Lübecker Urkundenb. II 679. 928 (S. 855) 1050.

50) Rössler: deutsche Rechtsdenkmale I Nr. 32. S. 20 f. Nos Franciscus de Posenpach judex et ..... jurati et tota communitas civium civitatis Pragensis recognoscimus tenore praesentium et ad publicam deferimus notionem, quod diligenti deliberatione et tractatu inter nos praehabitis in hoc concordavimus et in unum convenimus et in hoc resedimus omnino volentes, quod pavimentatio, quae nunc fit civitatis praedictae procedat. Debent quoque cives jurati civitatis praedictae, qui fuerint pro tempore, pavimentorem sive magistrum huius pavimentationis semper ad unum quartale sive ad unam quartam partem anni tantum eligere, qui pavimentare debeat, ubicumque plus expedit et necessarium est civitati, ad ipsorum juramentorum consilium et mandatum.

51) Hänselmann: Braunschweiger Urkundenbuch I. S. 47.

52) Jäger: schwäbisches Städtewesen I. 440.

53) Doebner: Urkundenb. v. Hildesheim I. Nr. 959.

54) Lacomblet: a. a. O. III. 1009.

55) Barthold: Geschichte d. deutschen Städte. Leipzig 1850 f. III. S. 11.

Indessen in mancher grösseren Stadt wird man sich wohl wie in Augsburg noch mit Holz, Sand und Grand beholfen haben. Die Stadtrechnnngen von 1321 nnd den folgenden Jahren verzeichnen mehrfache Posten pro lignis et arena ad reparandam viam.[56]) Holz ist auch im Norden vielfach zn städtischen Wegebauten verwendet, wie noch neuere Ausgrabungen unzweifelhaft dargethan haben, z. B. in Bremen[57]) und Lübeck.[58])

Im 15. Jahrhnndert fand ein weiterer Fortschritt statt. In Augsburg waren die meisten von der Stadt hergestellten Strassen und Plätze mit Holz und Grand wegbar gemacht, und einer besseren Construction werden sich die Bürger bei den ihnen obliegenden Wegbauten auch nicht beflissen haben. Doch scheint man hin nnd wieder schon Steinbelag gekannt zu haben, denn unter den Auslagen des Jahres 1325 steht: operariis in pavimento Berlayico pro lignis et aliis rebus. III. lib.[59]), nnd unter dem Jahr 1324 die Bemerkung: item Novi Bumaistri dederunt illis qui dncunt sabulum, arenam et lapides ad viam ante Shrannam . . . .[60]) 1416 brach nun in weitesten Kreisen hier die Pflasterung durch. Die Chronik schreibt: Item in demselben jar am hörbst liess Hans Gewerlich vor seinem haus, das gelegen ist an dem rindermarkt an dem egg am gesslin, das gat gen des Köntzelmans haus, pflastern. und da das geschechen was, da geviel es iederman wol und ward man zu rat, man solt anfahen zu pflastern, mocht man stain und sand genneg gehaben, so solt man überall pflastern; man hett grossen zweifel, ob man stein gehaben möcht. und also hueb man an zu pflastern des ersten bei Göggniger tor nnd also die gassen herfür biss an des Gewerlichs gassen nnd an sein pflaster, da was es hüpsch und gar zierlich und geviel iederman wol und hett man stain und sand genueg, ie lenger ie mer, dann die leut giengen an den Lech nnd an die Wertach und klaubeten stain und macht man auch sands gnueg und verkauften die lent stain und sand bei ainer truchen, dass niemant zu teur bedaucht. nnd also gepot man den leuten überall an den vordersten und fürnemsten gassen,

56) Z. d. histor. V. f. Schwaben u. Neuburg. Bd. V. 19. 20. 29. 30. 35. 75. 76. 93. 132. 133. 134. 135. 140. 141. 142. 164. 167. 168.

57) Kohl: Skizzen II. 276.

58) Z. d. V. f. Lübeckische Gesch. u. Alterth. V. S. 232.

59) Z. d. histor. V. f. Schwaben u. Neuburg. V. 93.

60) ebd. 75. vergl. auch Chronik d. schwäbischen Städte. II 74₁₃.

sie solten pflastern, des iederman willig was, und muest iederman vor seinem haus pflastern ain ruet herdan von seinem haus, und wa die gassen weiter waren, das zalet die stat. und also pflastert man für sich dar und was iederman willig, ie lenger ie gerniger, biss es doch von gotts genaden gar beschechen ist hernach über etwa vil zeit.[61]) — Eine ebenso eingehende Kenntniss der mittelalterlichen Strassenpflasterung gewinnen wir aus Endres Tuchers Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg (1464—75). Der Stadtbaumeister soll durch seinen „schaffer" die Pflastermeister für das folgende Jahr bestellen; zwei von ihnen, „die auf den stullen arbeitten", braucht man wenigstens, um das alte Pflaster in Wesen zu halten und zu flicken. Seit langem schon bekamen die Meister im Sommer einen Taglohn von 20 Pfennig und im Winter von 18 Pfennig — eine Bestimmung, die auch in anderen Städten wiederkehrt — ausserdem bekommen sie noch jährlich 8—9 Gulden. Doch ist der Lohn bereits bei Tucher erhöht, er zahlt dem Meister im Sommer 24 und den Gesellen 20 Pfennig täglich, im Winter 20 und 16 Pfennig, ausserdem giebt er ihnen von Zeit zu Zeit noch ein Badegeld, und den Meistern noch 2 oder 3 Mass Wein als Leikauf und einem besonders genannten Meister noch jährlich 16 Pfund alt oben darauf. Die Pflastermeister und seine Gesellen gelobten dem neuen Rate nnd dem Stadtbaumeister, der Stadt Nutz zu fördern, das künftige Jahr „an der stat arbeit" zu bleiben, zu rechter Zeit „zu und von der arbeit geen", treu zu arbeiten, „und umb die locher im pflaster nit mer noch weitter auf prechen denn sein nöt ist, darzu niemant uber vier schuch zu seinem haus nichtz machen, es wolt dann einer selbst bezalen". Weiter wird ihnen anheimgegeben, das ihnen von der Stadt gelieferte Werkzeug getreu zu bewahren, keinem auf dem Stadtboden neue Rinnen zu machen, das Pflaster (offenbar dem einen zu Nutz und dem Nachbarn zum Schaden) nicht zu erhöhen und keine Ecksteine einzusetzen. Sie sollen ferner kein Holz und anderes mitnehmen, auch ohne Erlaubniss des Baumeisters keine andere als Stadtarbeit verrichten. Dagegen soll auch kein (fremder) Pflasterer in der Stadt „meister recht arbeitten oder meister lon nemen", ohne dem Baumeister vorher

61) Die Chroniken d. schwäbischen Städte II. 146. Das weitere ist oben mitgeteilt S. 130.

knnd zu thun, „was einer kan und wo er gelernt hab und wie lang einer gepflastert hab und wem". Ausserdem wird den Pflasterern ein „stössel" beigegeben, ein starker Tagelöhner, der „inen nachstöst"; fast Jedem, „der auf dem stull arbeit", wird ein Knecht zugeordnet, damit er ihm den Boden aufhaut, das Material reicht und die Steine zurecht schlägt. Den Meistern ist es auch gestattet Lehrlinge mit Erlaubniss des Baumeisters anznnehmen, doch sollen diese bereits eine Zeit lang „furgelegt und nach gestossen" haben, also die Beschäftignngen der Pflasterknechte und der Rammer geteilt haben. Die Lernenwollenden verpflichten sich, der Stadt treu zu sein und die nächsten drei Jahre nnr für die Stadt zu arbeiten, übrigens erhalten sie sofort Lohn. Ein Mann, der einen Pferdekarren führt, sorgt für die Zufuhr von Sand und Steinen, wie für die Fortschaffung des Schuttes. — Das Handwerkszeug des mittelalterlichen Pflasterers scheint dem des modernen schon ganz geglichen zu haben; der „stull" ist entschieden der kurze Pflasterbock, der Stössel war, wie die Rechnungen darthun, aus eisenbeschlagenem Holz. Ausserdem wird noch der Pflasterhammer und Pflasterschlegel erwähnt nebst dem „störchsschnabel", der zum Bearbeiten der weicheren Steine gedient haben soll. Eine Hauptsorge der Baumeister war die Beschaffung der Pflastersteine. Die Bauern oder die Bergleute von Kornberg oder von Wendelstein bringen die Steine, die auf dem rechten Kornberg gebrochen werden, nach der Stadt, sie setzen sie vor dem Thor bei dem Gericht in Haufen von 10 Schuh Länge, 7 Schuh Höhe und 5 Schuh Breite fest auf. Der Zöllner des Frauenthores giebt mit der Messstange ihnen diese Masse an. Für einen solchen Haufen guter und fester Steine bezahlt man 10—11 Pfund alt. Der Baumeister kauft unter Hinzuziehung des Löffler oder Gürtler die Steine für die Stadt, macht ein Zeichen an die erstandenen Haufen und schlägt einige Pflöcke darum. Die harten Steine können mehrmals gebraucht und umgesetzt werden, mit weichem Material soll nicht gepflastert werden, ausser auf Höfen und da, wo kein grosser Wagenverkehr ist; der Haufen von weichen Steinen kommt auf 8—9 Pfund zu stehen. Unter Umständen kann der Baumeister sicheren Leuten auch Geld auf Pflastersteine vorstrecken, er braucht jährlich 30 bis 36 solcher Haufen Steine und verausgabte dafür 50—60 Pfund. Auch alte Pflastersteine hat er hin und wieder gekauft mit 15

bis 16 Pfennig für ein Fuder. — Den Pflasterern wird noch besonders aufgegeben, an den Stellen, wo Leitungsröhren unter dem Pflaster liegen, dieses etwas höher zu halten, denn es setze sich das Erdreich gern tiefer bei den Röhren; und „wo spünt in die rörn sein", sollen sie mit breiten Steinen decken. — Die Wege vor der Stadt sind meist vom Wegegeld wieder gemacht, auch wohl mit Anspannung der Gemeinden. Indessen hier ist nicht mehr die sorgfältige Pflasterung der Stadt zu suchen; so wird ein Weg gebessert mit etlichen „pensch wachalter", und die frohnenden Bauern führen „feltstein in die löcher". Die Gräben an den Strassen vor der Stadt an der „Fürreut" hatte früher ein alter Söldner in Stand gehalten, seit seinem Tode sind diese nicht mehr geräumt, und die Fuhrleute beklagen sich über die Wege. Deshalb wird Jemand mit 10 ℔ besoldet, der auch die Bauern anhalten soll, die Gräben 7 Schuh weit auszuwerfen; ebenso wird einer angestellt, die Gräben im Knoblochslande zu besehen. Die Leute haben sich, wie Tucher treuherzig sagt, nämlich oft nötigen lassen, aber ich redete mit ihnen und sie thaten es. — Nach den Fasten soll der Baumeister den Fischmarkt „auszwicken" lassen mit zerbrochenen Dachziegeln oder „zwickstein" und mit Sand, denn aus Anlass des grossen Fischconsums und des damit verbundenen Waschens sei der Platz immer sehr ausgespült; ebenso solle man am schönen Brunnen ausbessern, wenn es Not thäte.[62)]

Wenn derartige ausführliche Berichte auch für andere Städte fehlen, so giebt es doch Notizen, welche hinreichend den regsamen Fortschritt auf diesem Gebiete bekunden. Die Göttinger Kämmereirechnungen weisen bereits 1399 und 1400 bedeutendere excepta pro viis et laribus et pro viis lapideis communibus auf.[63)] 1412 wird in Halle ein Stadtwegsetzer in den „medeban" genommen,[64)] 1422 zu Landau von der Stadt ein Wegmacher gedungen.[65)] 1453 wird in den Steuerlisten von Basel ein Pflasterknecht aufgeführt, er ist indessen nicht reich, er giebt nur 1 sh. Steuer, ebenso viel wie der Bettler Clari Hatz.[66)] Das 1415 begonnene

62) Tucher: a. a. O. 47—51. 64 f. 86—88. 100. 102. 203—210. 260.

63) Schmidt: Göttinger Urkundenb. I. 421. II. 431.

64) Hallische Schöffenb. II. S. 502.

65) Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 130.

66) Schönberg: Finanzverhältnisse der Stadt Basel im 14. u. 15. Jahrhundert. Tübingen 1879. S. 611. vergl S. 134.

Bürgerbuch von Freiburg in der Schweiz verzeichnet auch einen paviator.[67]) In Biberach wurde 1402 der Markt mit Kieselsteinen gepflastert und jedem Hansbesitzer aufgetragen, vor seinem Hause zu pflästern.[68]) Die Stadtrechnnngen von Cassel haben seit 1470 Ausgaben für Wege am Thor, die nur beschüttet waren, und für Pflaster in der Stadt [69]); auch die Hannoverschen Stadtbücher verzeichnen namhafte Ansgaben für Steinwege, mit Keserlingen (Kieselsteinen) besetzt, vor den Thoren und auf den Plätzen innerhalb der Stadt, die anf städtische Kosten zu machen waren. Vor der Stadt bestanden allerdings auch hier noch Bohlwege.[70]) Zn Braunschweig veransgabte der Rat 1400 für den Steinweg bei St. Ulrich vor dem Waagenhause nnd der Münzschmiede 23 Mark, 4 Mark für den Steinweg vor dem Weinkeller, 15 Mark für den am Paulinerkloster nnd 4 Mark für den Steinweg vor dem Rathause. Für 144 Quadratrnten Strassenpflaster bezahlte man damals eine Mark. [71]) 1480 hatte Zürich mit gebackenen Steinen glatt gepflasterte Strassen [72]), eine Sitte, die bei italienischen Städten oft bezeugt ist.

Man sieht, dass im 15. Jahrhnndert die Pflasterung und überhaupt das Sorgen für bessere Wege allgemein geworden war.[73]) Doch war immerhin noch manche Strasse und mancher Platz ungepflastert, das beweist z. B. die oben angezogene Nachricht ans Basel von 1492, während doch bereits 1453 in den dortigen Stenerlisten ein Pflästerknecht vorkommt, und also auch schon Pflastermeister da sein mussten. 1495 schreibt Heinrich Deichslers Chronik: Item des jars da pflastert man den Marck zu Nnrm-

67) Z. f. G. d. Oberrheins. XV. 32.

68) Jäger: Ulm. S. 440.

69) Z. d. V. f. hessische Gesch. u. Landeskunde. Neue Folge, dritter Snpplementband. Cassel 1871. S. 59. 62. 85. 90—92. 148. 177. 233—235.

70) Z. d. histor. Vereins f. Niedersachsen. Jahrg. 1871. S. 135. 143 f. 163. 173 f. 176—179. 198.

71) Dürre: Gesch. von Braunschweig. S. 333.

72) Scherr: deutsche Kultur- u. Sittengeschichte. 1873. S. 216.

73) vergl. ausser den angeführten Beispielen: Neumann: Gesch. v. Görlitz. S. 18. Pfaff: Gesch. v. Esslingen. S. 133. Troll: Gesch. d. Stadt Winterthur. 1840—47. II. 61 f. 144 f. Codex diplom. Saxoniae V. Nr. 355. Nr. 186. Nordhoff: Holz- u. Steinbau Westfalens. S. 426 f. Siebenkees: Materialien zur Nürnbergischen Geschichte. Nürnberg 1792—94. V. 296 ff. Oberbayrisches Archiv. XI. 220. Riedel: cod. dipl. Brandenburg. I. Hauptabt. VI. Nr. 206. Z. f. G. d. Oberrheins. X. 88.

berg alln, pei 16 arbeiter arbeit daran pei 13 wochen, volbraht ahtag vor Michahelis, gantz neu. gedaht kain mensch davor gantz gepflastert. tet maister Jacob.[74]) Dasselbe langsame Fortschreiten ist in Köln[75]) und Lübeck[76]) zu beachten. Auch waren die Wege innerhalb der Stadt nicht immer die besten. Der päpstliche Legat Hugo gestattet 1252 dem Lübecker Rat eine neue Schule in der Nähe der Marienkirche anzulegen, damit die Kinder nicht mehr die viam lubricam et prolixam auf dem Domkirchhof zu gehen brauchen[77]); und noch 1500 klagt der Kölner Rat, dass sich vor dem Hause zum goldenen Horn in St. Lorenz ein tiefes Loch befände, wodurch bei Tag und Nacht mancher Bürger zu Schaden gekommen sei. Der Erbkämmerer, dem Grund und Boden dort gehört, wird ersucht, Abhülfe zu schaffen.[78])

Doch die Berichte von Strassenbesserungen und von neuen Pflasterordnungen nehmen zu, und kleinere Städte, die keinen eigenen Pflästermeister besolden konnten, lassen aus den benachbarten Orten einen solchen kommen, wenn nicht Steinmetzen die Arbeit thun. So bekommt Darmstadt Pflaster[79]); Durlach[80]) und Villingen[81]) haben Pflästerer. Mosbach lässt aus Heidelberg den Steinbesetzer kommen[82]), und der Esslinger Meister besorgt die nahen Städte.[83]) Bis zum grossen Kriege ist ein Rückgang nicht bemerkbar, dann aber ruht alles, und es bedarf der grössten Anstrengungen, um die einstigen Vorteile langsam wieder zu gewinnen.[84])

74) Chroniken d. fränkischen Städte. Leipzig 1862—74. Bd. V. 580. Die Ausdeutung des Herausgebers, dass Niemand sich erinnere, dass das ganze Pflaster aufgerissen sei, anstatt einzelne Verbesserungen vorzunehmen, hat keinen Halt.

75) vergl. die Stellen S. 128 anm. 45 u. S. 130 anm. 38.

76) Z. d. V. f. Lübeckische Geschichte V. 234.

77) ebd. S. 233.

78) Ennen: Gesch. von Köln. III. 1054. vergl. Sartorius v. Waltershausen: Geschichte d. deutschen Hanse. I. 177. (Urkunde Nr. 175).

79) Walther: Darmstadt, wie es war und wie es gewordon. 1865. S. 37.

80) Z. f. G. d. Oberrheins. V. 408. XIII. 145.

81) ebd. IX. 490.

82) ebd. XIX. 145.

83) Pfaff: Esslingen. S. 160.

84) vergl. ebd. S. 708. 726 f. Z. f. G. d. Oberrheins. XII. 37. I. 53 f. Mone: bad. Arch. I. 245. Z. d. histor. Vereins zu Osnabrück. XI. 272. Arch. f. Gesch. des Niederrheins. III. 259. 269. 277. Typographia Saxoniae Infer.

Aus dem kirchlichen Gefühl des Mittelalters ging die Sitte hervor, die Orte zu bessern, wo das Sakrament durchgetragen wurde; so hiess es 1394 in der Ausgaberechnung von Aachen: den weichmecheren, die locher ze stuppen alle, dae man dat sacrament druych, die hadde 9 m 6 s.[85] In demselben Geiste heisst es 1441: Aber von des buwes wegen sprachent die von Arow, das si die strassen got ze lob hetten gebotten ze rumen und ze zierent, nit allein da dz sacrament gat, denn dar gegen über an der selben gasz, ...[86] Zweifelhaft bleibt es, ob der Einsiedler, dem nach den Aachener Stadtrechnungen Geld für Wegebessern vor dem Thore gegeben wurde, auch da noch etwas Gott Wohlgefälliges zu thun glaubte.[87]

Die mittelalterliche Strasse der Stadt war wie die des platten Landes hinsichtlich ihrer Breite geschützt gegen das „Vorgezimber", das Ueberbauen und Verengen überhaupt. Die Stufen der Hausthür sollen nicht weiter als 3/4 Elle in die Strasse reichen, und das Pflaster nicht mit Bänken u. s. w. verengt werden, gemäss der Münchener Bauordnung von 1489.[88] Meist fehlt indessen sonst die Massbestimmung, und man begnügt sich mit dem einfachen Verbot.[89] Daher setzt auch die Stadt Ecksteine, sie markt die Strasse aus.[90] Die Breite der Strassen ist nicht im Stadtbuch vorgeschrieben, sie ist meist eine geringe; in Worms wird eine solche einmal auf doppelte Wagenbreite angegeben.[91] Zu beiden Seiten liefen Fusssteige, die durch ihre Höhe gegen den

Frankfurt bei Merians Erben. 1653. S. 59. 155. 100. 102. V. f. G. u. A. f. Westfalen. IV. 194. XXX 75 f. Hans Georg Ernstingers Raisbuch ed. Walther. Tübingen 1877. (litter. Verein zu Stuttgart Nr. 135) S. 10. 64. 113. 117. 238 f. 265. Seibertz: Urkundenb. III. Nr. 1004. 1027.

85) Laurent: Aachener Stadtrechnungen S. 389.

86) Boos: Urkundenbuch der Stadt Aarau. 1880. Nr. 303.

87) Laurent: a. a. O. S. 122. It deme esedele in nemore prope Renardum ad vias reparandas 6 episcopos, unter dem Jahre 1338.

88) Auer: das Stadtrecht von München. 1840. S. 185.

89) Nürnberger Polizeiordnungen aus dem XIII. bis XV. Jahrhundert ed. Baader (Litter. Verein zu Stuttgart. Bd. 63) S. 276 f. 287 ff. Tucher: a. a. O. 284. Wiegand: Arch. III. 2. Kirchhoff: die ältesten Weisthümer der Stadt Erfurt. Halle 1870. S. 27. Rössler: deutsche Rechtsdenkmale II. 103. Urkundenb. d. Stadt Lüneburg. III. 148.

90) oben S. 133. Troll: Gesch. von Winterthur. II. S. 62 f.

91) Z. f. Lübeckische Gesch. u. Alt. V. S. 225. Boos: Urkundenbuch d. Stadt Worms. I. Nr. 371.

Fahrdamm eine Gosse bildeten[92]), zuweilen soll auch in der Mitte der Gassen eine Rinne zum Abfluss des Wassers gewesen sein, die zugleich die Grenze für die den Anliegern obliegende Pflasterung abgab.[93]) Ein einigermassen gleichmässiges Gefälle war nicht gerade ausgeschlossen, da der Rat über den Strassenbau auch ohne direktes Eingreifen schon durch die ihm mehr oder minder verpflichteten Strassenmacher wachte[94]). Kanäle und „Dohlen“ zur Abführung des Wassers sind nicht selten, doch scheint das Ablassen des Schmutzwassers in die Gossen nicht ohne weiteres gestattet gewesen zu sein; daher finden sich auch oft Verträge, das Wasser eines zweiten auf dem eigenen Grund und Boden aufzunehmen, wenn man den Grund nicht etwa in mangelndem Gefälle der Strassen suchen will.[95]) — Sehr verbreitet ist im Mittelalter auch die unterirdische Zuführung von gutem Wasser zu Brunnen und Häusern. In Nürnberg waren diese Leitungen tannene und fichtene Röhren, auch Bleirohre werden genannt, diese aber bestanden wohl nur auf kurzen Strecken. Die Leitungen lagen 4—7 Schuh unter dem Pflaster.[96])

Seit in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts zu Strassburg eine Verordnung über den Kehricht erschien, haben sich diese Gesetze im Mittelalter sehr gemehrt. Vor allem richten sich diese gegen den Dung, der auf die Strasse geworfen wird, um gelegentlich auf den Acker geführt zu werden. Dafür setzen die Ordnungen zuerst eine bestimmte Zeit fest, wann solches spätestens zu geschehen habe. Einige Städte gestatten eine Frist von 8 Tagen, wie selbst das grosse Nürnberg, andere 3 und

92) oben S. 130. Zu schliessen aus der Seite 129 angezogenen Stelle. Z. f. G. d. Oberrheins. XIX. 131 f.

93) Z. f. Lübeckische Geschichte. V. 236. Z. d. histor. Vereins f. Niedersachsen. 1885. S. 138. 150.

94) vergl. oben S. 126.

95) Silbermann: Lokal-Geschichte der Stadt Strassburg. 1775. S. 197 ff. Tucher: a. a. O. 202. Nürnberger Polizeiordnungen. S. 275. 290. Ennen und Eckertz: Quellen d. Stadt Köln. IV. 295. 464. Ennen: Gesch. von Köln. II. 514. Fontes rerum Austriae 1859. XVI. Nr. 143. Hildesheimer Urkundenb. II. Nr. 388. I. Nr. 633. Nordhoff: Holz- und Steinbau. S. 426. Rössler: deutsche Rechtsdenkmale. I. 20 f. Z. d. hist. Vereins f. Niedersachsen. 1871. S. 163. Laurent: a. a. O. 106. 111. 126. Schott: I. 124 f.

96) Antiquar. Gesellschaft zu Zürich. VIII. Nr. 195. Tucher: ebd. 46. 65. 163—194. 197. Klemm: Culturgeschichte. IX. 125. Buchholz: Geschichte von Bockenem. Hildesheim 1843. S. 86. Quellen u. Forschungen. Heft VI. 20.

wieder andere, wie z. B. München, nur 1 Tag.[97]) Natürlich giebt es daneben auch noch eine ganze Reihe anders formulierter Bestimmungen, die Strasse nicht zu beschmutzen, den Kehricht nicht in die Gossen zu kehren, dem Nachbar den Unrat nicht zuzuschieben. In den grösseren Städten waren im 15. Jahrhundert Bedürfnissanstalten in den Häusern polizeilich gefordert, und daher ist das Ausschütten der Nachtgeschirre auf die Strassen einfach verboten; in andern jedoch wird dies gestattet, und das Stadtrecht von Zittau verbietet es noch 1567 nur am Tage, zwischen der „Beteglocke" des Morgens und der „Bierglocke" des Abends.[98]) Des starken Geruches halber werden die Schweinekoben möglichst von der Nähe der Strasse verbannt, ebenso wie die heimlichen Gemache. Ueberdies liefen in den mittelalterlichen Städten die Schweine frei herum, und es ist nicht vor dem 15. Jahrhundert, dass Wandelung darin geschieht. 1410 befiehlt man in Ulm, die Schweine nur des Mittags von 11 bis 12 Uhr hinauszulassen, nicht mehr am Tage und des Nachts.[99]) Und die Nürnberger Polizeiordnungen des 15. Jahrhunderts berichten vom „Schweinehalten", dass aus Gesundheitsrücksichten, und weil die Stadt sonst ihrer guten Polizei und Ordnung wegen berühmt sei, und weil nicht nur Einwohner, sondern auch fremde Gäste und Fürsten es gemissbilligt hätten, die Schweine nicht mehr auf dem Pflaster laufen sollten, weder bei Tag noch bei Nacht. Zwar wird es gestattet, die Schweine täglich einmal an das Wasser zu treiben, doch sollen „die poten, die soliche swein an die wesserung treiben, ein gefess mit inen an die Pegnitz tragen, auff das, ob dieselben swein also am treiben auff die gemeinde zürchten, das sy dann solichen zurch zu stund an aufheben und in die Pegnitz schütten".[100]) 1553 befiehlt der Frankfurter Rat dem Rentmeister wegen der Menge der auf der Strasse umherlaufenden Schweine, welche viel Gestank machen, den Hundeschläger zu unterstützen, Hunde und Schweine in der Strasse tot zu schlagen.[101])

97) Auer: Münchener Stadtrecht. S. 185.

98) Sammlung zu den deutschen Land- und Stadtrechten von Schott, Leipzig 1772—75. I. 124.

99) Jäger: schwäbisches Städtewesen. I. 441.

100) Nürnberger Polizeiordnungen. S. 277—284.

101) Z. f. d. Kulturgeschichte. 1872. S. 580. Weitere Belege für Strassenreinigung: Braunschweiger Urkundenb. I. S. 47. 67. 428. Z. d. V. f. hessische

Die Strassenreinigung lag wie der Wegebau den Anliegern ursprünglich allein ob, und das Bedürfniss war allein bestimmend, den Schmutz abzukehren. „Den market vnde de straten schal me reyne holden“ [102]), sagt das Braunschweiger Recht, und diese einfache Bestimmung ist im Mittelalter bis ins 17. Jahrhundert Regel. Seltener sind die eingehenderen Forderungen. So heisst es in einer Braunschweiger Ordnung von 1573: Alle vnd jede vnsere bůrgere, bůrgerkindere vnd jnwonern sollen alle sonnabendt vnd des abendts vor den vier zeiten jre steinwege fegen vnd alsdann auch den dreck also vort daruon brengen, bey straffe zweier newer schillinge. [103]) Göttinger Statuten aus dem Jahr 1330—34 fordern alle 14 Tage eine Reinigung der Strassen, wozu das Wasser eines Baches, welches oberhalb der Stadt in einem Teiche gesammelt, durch die Strassen geleitet wurde. [104]) Sonst kamen auch, wenn des Schmutzes zu viel wurde, besondere Aufforderungen vom Rat; so wurde 1473 den Kölner Bürgern befohlen, den Schmutz fortzuschaffen [105]), 1562 werden auf eifriges Bemühen des Reichsmarschalls aus Anlass der Krönung Maximilians II einige Strassen der Neustadt in Frankfurt a/M. und in Sachsenhausen vom Dünger gereinigt. [106]) Zur Verbesserung der Luft schlug Struppius 1571 in seinem consilium medicum generale unter anderem eine zweimalige wöchentliche Reinigung der Strassen für Frankfurt vor und das Verbot des Urinausgiessens. [107]) An besonders hohen Festtagen, da viele Gäste kom-

Gesch. u. Landeskunde. Supplementband 3. Cassel 1871. S. 217₄₃. V. f. G. u. Altertumskunde f. Westfalen. III. 340. VIII 305. XXX. 35. XXXI 38. Z. f. d. Kulturgeschichte. 1857. S. 116. Urkundenbuch von Hildesheim. Nr. 548. (116). Grote u. Brönnenberg: das hannöversche Stadtrecht. 1846. S. 410 f. 441. Z. f. schweiz. Rechtsquellen. II. 14. Z. f. G. d. Oberrheins. XV. 429. XVIII. 253. Hormayr: Taschenbuch f. vaterländische Gesch. Jahrg. 1850/51. S. 303. Mitt. d. Vereins f. anhaltische Gesch. u. Alterthum. I. 120. Lübecker Urkundenb. VI. Nr. 205. Schott: Samml. I. 191. 246 f. 274 f. II. 43 f. 158. 176. 179 f. Z. d. V. f. thüringische Gesch. u. Altert. X. 304. Codex diplom. Saxoniae. 2. Hauptabteilung. Bd. V. Nr. 164. VIII. 228. Schreiber: Urkundenbuch von Freiburg. II. 358. Tucher: a. a. O. S. 284. Z. f. d. Altertum. VI. 424 f. Urkundenbuch d. Stadt Lüneburg. III. 1483.

102) Hänselmann: Braunschweiger Urkundenb. I. 134.

103) ebd. I. 427.

104) Z. d. histor. V. f. Niedersachsen. 1885. S. 138. 150.

105) Ennen: Gesch. von Köln. III. 1049.

106) Z. f. d. Kulturgeschichte. 1856. 278.

107) ebd.

men, lässt auch Tucher in Nürnberg die Wege reinigen vor der Apotheke, bei den Predigern, vorm Rathause bis zum schönen Brunnen u. s. w.[108]) — Zum Abladen des Schuttes und des Kehrichts waren von der Stadt besondere Plätze vorgeschrieben, die aufzusuchen man bei Strafe gezwungen war.[109]) In Nürnberg gab es sogar einen eigenen Schüttmeister, der den Leuten vor dem Thor die Schuttabladeplätze wies.[110])

So gering auch nach unseren Begriffen die Reinlichkeit in den mittelalterlichen Städten war — ein Eingreifen der Stadt konnte auch hier kaum entbehrt werden. Dem gemeinen Seckel fielen früh die Auslagen für Reinigung öffentlicher Plätze und Strassen vor öffentlichen Gebäuden zu. Im Kämmereibuche von Lübeck sind bereits 1336 Einzeichnungen, dass einigen Leuten für ein Jahrgehalt die Reinigung gewisser Plätze übertragen ist.[111]) In Hannoverschen Rechnungen aus dem Ende des 15. Jahrhunderts werden einzelne Posten für die Reinigung der Strassen verzeichnet, nur der Scharfrichter ist im Jahrlohn, wofür er das Aas von der Strasse zu bringen hat.[112]) In Braunschweig in der Altstadt hält der Rat vier Knechte, welchen das Reinigen obliegt;[113]) ähnlich war es in Köln.[114]) In Nürnberg lässt der Stadtbaumeister den Unrat von den Strassen der Stadt wegschaffen, soweit es nicht den Bürgern zukam.[115]) Zu Augsburg schaufelten die Bürger nach den Ratsdekreten aus dem Anfang des 15. Jahrh. „das hor" zusammen, und der Stadtkarren bringt es hinaus;[116]) ebenso fuhr in Esslingen in der Mitte des 16. Jahrhunderts jeden Freitag ein Karren umher und holte den Kehricht.[117]) Um die Mitte des 14. Jahrhunderts gab es zu Lübeck Mistkästen,

108) Tucher: a. a. O. S. 254 ff.

109) Hänselmann: Braunschweiger Urkundenb. I. 133 f. 63. 67. Nürnberger Polizeiordnung 277 f.

110) Tucher: a. a. O. 57. 59. vergl. Ennen: Gesch. von Köln. III. 1050 ff.

111) Lübecker Urkundenb. II. Nr. 1098. vergl. Z. f. Schwaben u. Neuburg. V. 177.

112) Z. d. histor. V. f. Niedersachsen. 1868. 204 ff.

113) Hänselmann: Braunschweiger Urkundenb. I. 172. 427.

114) Ennen: Gesch. von Köln. III. 53. 1049 f.

115) Tucher: a. a. O. 117. 254 ff.

116) Chronik d. schwäbischen Städte. II. 146 f. An. 3. vergl. Quellen u. Forschungen. XI. S. 134.

117) Pfaff: Esslingen. 645.

wohinein jeder den Unrat schütten konnte; diese liess der Rat leeren. 1520 wurden die Landleute, welche ihre Erzeugnisse in die Stadt brachten, verpflichtet, den Kehricht mit hinaus zu nehmen, eine Bestimmung, die noch in der Mitte des 17. Jahrhunderts bestand. 1628 wurde angeordnet, dass Diebe und andere Verbrecher zur Strassenreinigung verwandt werden sollten. 1629 wurde für den Fischmarkt ein Mann zur Säuberung desselben angenommen.[118])

Die Strassenbeleuchtung fällt ausserhalb unseres Zeitraumes; nur bei besonderen Gelegenheiten, wenn fürstlicher Besuch da war, oder wenn Feindesgefahr es gebot, erleuchtete man.[119]) Ein häufiges Requisit in mittelalterlichen Städten waren dagegen Ketten an Häusern oder eigenen Kettenstöcken zum Absperren der Gassen und Schlagbäume zwischen den Landwehren vor den Thoren.[120]) Bäume fehlten seit dem 14. Jahrhundert den Städten innerhalb ihrer Mauern nicht mehr.[121])

Zu erwähnen sind noch die Urkunden, welche den Erwerb von Grundstücken zur Strassenerweiterung darthun, sowie die über Abtretung und Verkauf von Wegen an die Stadtgemeinde wie an Private; auch werden Wegerechte urkundlich gewahrt und Wegstreitigkeiten entschieden. Indessen bieten diese Urkunden nichts Besonderes und daher mag ihrer nur anmerkend gedacht werden.[122]) Interessanter ist die Schenkungsakte Gerhard Langes aus Hamburg über einen Platz an die Stadt Schleswig zur Anlage

---

118) Z. d. V. f. Lübeck. Gesch. V. 254.

119) ebd. 257 f. Königshoven: Chronik. S. 359. Z. d. hist. V. f. Niedersachsen. 1881. 102 u. 109. vergl. Z. f. d. Kulturgesch. 1873. S. 75.

120) Tucher: a. a. O. 101. 128. 210 f. Quix: Gesch. von Burtscheid. S. 12, an. 1. Lacomblet: a. a. O. IV. 533. Dürre: Gesch. von Braunschweig. 334 f. Ennen: Gesch. von Köln. III. 1050.

121) Z. f. G. d. Oberrheins. XVII. 256. Nürnberger Polizeiordnungen. S. 329. Tucher: a. a. O. S. 290. Krieg von Hochfelden: Militär-Architektur S. 270.

122) Lacomblet: a. a. O. III. 1014. Urkundenb. von Hildesheim. I. Nr. 377. Geschichtsquellen d. Provinz Sachsen. III. 1053. Hallische Schöffenbücher I. S. 199. 463. II. 304. Lüneburger Urkundenbuch. I. 355. 436. 437. Wenck: hessische Landesgeschichte. S. 9. Z. f. G. d. Oberrheins. I. 385. XIX. 136. 138. Codex diplom. Saxoniae VI. Nr. 62. V. 181. VIII. 447. IX. 405. Boos: Aarauer Urk. S. 346. Arch. f. G. d. Niederrheins. VI. 59 f. Ennen u. Eckertz: a. a. O. I. S. 616. Sudendorf: a. a. O. IV. Nr. 289.

eines öffentlichen Brunnens „pro comoditate totius nostrae civitatis et salute animae suae“.[123])

Wir haben die Darstellung des mittelalterlichen Strassenwesens bis zum grossen Kriege fortgeführt, und waren uns auch die Quellen nicht immer in erwünschter Weise ergiebig, so ist das Auf- und Abgehen des deutschen Strassenbaues im Grossen und Ganzen wohl richtig gezeichnet. Die rohen Verkehrswege der Urzeit schaffen die karolingischen Könige unter Anlehnung an römisches Vorbild zu sicheren Strassen um, dem anfangenden Verfalle unter den letzten Karolingern wehren die Sachsen-, mehr noch die Hohenstaufenkönige, doch unter deren Nachfolgern kommt Strassen- und Brückenbau immer mehr in die Hand der Einzelgewalten der Landesfürsten, Markgenossenschaften und Städte, welchen seit alter Zeit schon die Sorge hierfür obgelegen hatte, und denen nur die Herrscher anordnend zur Seite gingen. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts haben die meisten Markgenossenschaften und viele Städte ihr freies Selbstbestimmungsrecht an die Landesherren abgegeben. Man kann von drei Höhepunkten sprechen, die der Strassenbau in dieser Zeit erreicht, unter den Karolingern, den Hohenstaufen und im 15. Jahrhundert durch die Städte. Daneben breitet sich das Wegenetz fortwährend aus, auch die Bautechnik scheint, wenngleich langsam, Fortschritte gemacht zu haben, und die Bestimmungen über Strassensicherung nehmen erfreulich zu. Gleichzeitig beginnt auch die Ausgestaltung des nur markgenossenschaftlichen Wegenetzes.

Mag auch vieles in der Untersuchung dunkel geblieben oder gar falsch sein, jedenfalls gilt als gesichertes Resultat, dass schon im Mittelalter in zunehmender Erkenntnis der Wichtigkeit das Strassenwesen nach allen Richtungen hin eine Hauptsorge der verschiedensten Kreise war.

123) Urkundensammlung der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Gesellschaft f. vaterl. Geschichte. I. Nr. 132.

Druck von J. B. Hirschfeld in Leipzig.



